Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

33 652 Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 35

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 4 augustus 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 17 juni 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 31 maart 2015 ter aanbieding van de tweede voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 31);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 28 april 2015 ter aanbieding van het accountantsrapport bij voortgangsrapportage 2 ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 33);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 31 maart 2015 over de contouren van de aanbesteding- en contracteringstrategie ERMTS (Kamerstuk 33 652, nr. 32);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 1 juni 2015 met de beantwoording van de vragen van de commissie over de tweede voortgangsrapportage European Traffic Management System (ERTMS) en de contouren van de aanbesteding- en contracteringstrategie ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 34);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 18 december 2014 ter aanbieding van de onderzoeksrapporten over de ontsporing in Hilversum (Kamerstuk 29 893, nr. 182);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 16 maart 2015 over de bijdrage aan overwegveiligheid in Borne (Kamerstuk 29 893, nr. 187);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 10 juni 2015 inzake de aanpak overwegen (Kamerstuk 29 893, nr. 190);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 15 juni 2015 met de reactie op verzoeken inzake het onderzoek naar aanleiding van de treinontsporing te Hilversum en de reactie op het bericht «NS-medewerkers zijn bang voor eigen spoor en treinen» (Kamerstuk 29 893, nr. 192);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Intrastructuur en Milieu d.d. 15 juni 2015 ter aanbieding van de jaarrapportage**

kst-33652-35
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

STS-passages 2014 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 29 893, nr. 191).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Hoogland
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: De Boer, Bashir, Remco Dijkstra, Van Helvert, Houwers en Hoogland,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.02 uur.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom. Ik sta een spreektijd van 5 minuten en twee interrupties per fractie toe.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Die vijf minuten is voor mij een hele uitdaging. Kunnen we misschien een spreektijd van zeven minuten afspreken?

De **voorzitter**: Dat kan, maar dan moeten we het in de eerste termijn bij één interruptie houden. Het ligt eraan wat de Kamer prettig vindt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik schat in dat er meer wisselwerking is tussen de Kamer en de Staatssecretaris dan tussen de Kamerleden onderling. Ik heb best veel inbreng.

De **voorzitter**: Prima, ik zie instemming aan de zijde van de Kamer.
We beginnen met de heer Dijkstra, rapporteur over het European Rail Traffic Management System (ERTMS).

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Voor ons ligt de tweede voortgangsrapportage ERTMS, over de tweede helft van 2014, juli tot en met 31 december vorig jaar. Als de Kamer goed leest, zijn de contouren van de aanbestedingstrategie daar al een beetje in te zien. De grootprojectstatus van dit project betekent meer informatie en meer betrokkenheid van de Kamer. Ik dank mijn collega-Kamerleden die in de aanloop naar dit overleg 47 vragen hebben gesteld. Ik dank ook de ambtelijke organisatie die deze vragen netjes heeft beantwoord. Met zo veel informatie is het belangrijk om het overzicht te houden, want je kunt er gemakkelijk in verzuipen. De kernpunten voor mij als rapporteur blijven de financiën, de voortgang versus de planning en de ontwikkeling van de technologie. Het is een groot project en dat betekent veel uitdagingen en risico's. Als de aanbestedingstrategie in het najaar vertrouwelijk naar de Kamer komt, volgen de «go/no go»-momenten. Het is dus zaak dat de politiek meekijkt en haar oordeel geeft over de richting waarin we nu gaan. Ik zie dat de Kamer steeds meer betrokken raakt. Zo waren bij de technische briefing veel Kamerleden aanwezig. Waar eerst enkele partijen meededen, zijn er nu meer partijen vertegenwoordigd. Dat beoordeel ik als gunstig.
Ik wil niet dat wij ons over een paar jaar afvragen hoe het zo uit de hand heeft kunnen lopen. Dat wil niemand, maar we moeten die mogelijkheid wel benoemen. We moeten voorkomen dat de planning mislukt, de technologie niet aansluit bij de verwachtingen of het budget wordt overschreden. Dat kunnen we ook voorkomen door het doel voor ogen te houden. Dat doel is omschreven als: de belastingbetaler en reiziger moeten waar voor hun geld krijgen, met een betrouwbaar ERTMS-systeem dat voldoet aan de doelstellingen uit de Voorkeursbeslissing. Die doelstellingen zijn primair de veiligheid en verder de interoperabiliteit, snelheid, capaciteit en betrouwbaarheid en inkoopmatig een optimale prijs/kwaliteitverhouding en beheersbaarheid. Er zijn dus meerdere doelen beoogd. Wanneer kan de Kamer de voortgangsmonitor voor deze doelen in samenhang met elkaar verwachten, inclusief indicatoren en samenhang met andere spoorprojecten, zoals de Lange Termijn Spooragenda en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)? Omdat ERTMS een lange

doorlooptijd kent, zullen in de loop van de tijd veel omstandigheden veranderen, denk aan wijzigingen in EU-regelgeving of de voortschrijding van technologie. Als beheermaatregel kunnen de gevolgen daarvan tussentijds in een impactanalyse naar de Kamer gezonden worden. Is de Staatssecretaris daartoe bereid? Welke relatie is er met de voortgangsmonitor?
Vorige week hoorde ik over de moeilijkheden die kunnen ontstaan bij de integratie van de hardware en de rol van de system integrator daarbij. Welke maatregelen kan de system integrator nu al aanbevelen voor de planuitwerking? Worden die ook meegenomen in de voortgangsrapportages? In hoeverre hebben de kosten invloed op de aanbesteding- en contracteringstrategie? Hoeveel tijd krijgt de Kamer volgens de reguliere planning om deze strategie te beoordelen? De strategie is immers vertrouwelijk. We krijgen dus de stukken en we moeten beoordelen of die goed zijn.
In hoeverre maakt de Staatssecretaris gebruik van ervaringen met eerdere grote projecten en aanbestedingen? Neemt de Staatssecretaris de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk (ADR) over? Zo ja, wordt bij het projectbeheer dan voortaan een onderscheid gemaakt tussen bestuurlijke informatie, administratieve informatie en interne controledocumenten die nodig zijn voor een goed projectbeheer? Mogen we erop rekenen dat de Staatssecretaris met de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk aan de slag gaat?

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan mevrouw De Boer als eerste spreker van de zijde van de commissie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Er zijn veel punten te bespreken. Ik begin met de spoorveiligheid. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) heeft een rapport uitgebracht over het treinongeluk in Hilversum. Er is nu meer aandacht voor veiligheid in de concessie met uitvoerder ProRail. Er komt een verbeterprogramma prestatiegericht onderhoud (PGO) met eenduidige veiligheidsvoorwaarden en attentiewaarden. Daaruit moet blijken wanneer er sprake is van een onveilige situatie. Er komt een integraal datamanagementsysteem en het programma spoordata.nl. Wanneer kunnen we deze zaken concreet verwachten?
Ik krijg graag opheldering over de PGO-contracten en de dataset. Het is ontzettend belangrijk dat die er komt, zodat alle aannemers over dezelfde data kunnen beschikken en daardoor beter kunnen inschrijven. Daaraan ligt ook de vraag ten grondslag die wij bij de concessie aan ProRail hebben gesteld: welk minimumaanbod aan veiligheid en punctualiteit moet ProRail leveren op het spoor? Welke mate van veiligheid wil de politiek op het spoor? Welke veiligheidsniveaus spreken we af? Geen van bovengenoemde programma's, veiligheidsvoorwaarden en datamanagementsystemen geven hier voldoende inzicht in. Eén van de aanbevelingen van de OVV is niet voor niets hierop gericht, namelijk dat er inzicht moet worden verkregen in de technische staat van het spoor en openheid van data. Ik wil dat die vertaalslag gemaakt wordt en ik krijg graag helderheid over het tijdstip waarop we dat kunnen verwachten.
Het groot project ERTMS is in gang gezet en er volgen nog diverse «go/no go»-momenten, zoals het openbaar maken van de aanbestedingstrategie eind dit jaar. Het verloop van het ERTMS en de te maken afspraken met de verschillende aannemers worden in een soort mallen gegoten waarbij het verloop van project in de basis vastligt.
Uit de voortgangsrapportage en het accountantsrapport blijken een aantal onzekerheden. De invulling van vacatures waarbij, uiteraard, waar nodig met externe experts en input vanuit stakeholders en marktpartijen wordt gewerkt, heeft meer tijd gekost dan aanvankelijk gedacht was. Of dat effect heeft op de planning is op basis van de tweede voortgangsrapportage nog moeilijk in te schatten. Hoe zit het met de planning en in

relatie daarmee het budget? Blijven die gehandhaafd? Dit zijn risico's. Er is ook een externe review naar het programma uitgevoerd. Daarbij is de kanttekening gemaakt dat op een aantal punten nog serieuze verbeteringen noodzakelijk zijn om de uitvoering van het programma binnen de randvoorwaarden van de planuitwerkingsfase te kunnen realiseren. Welke punten betreft dit?
Ik kom op de aanbieding van het accountantsrapport. De ADR constateert dat het schort aan beheersing, waardoor de ADR nog geen assurance kan geven over de beheersing en het beheer van het programma. Wanneer is hierover duidelijkheid? Daarbij komt dat de accountant bij de voortgangsrapportage een afkeurend oordeel heeft gegeven over de financiële verantwoording. Een aantal opdrachten is enkelvoudig aanbesteed in samenwerking met compliance. Ook waren facturen van opdrachtnemers niet voorzien van een urenonderbouwing. Dit kan echt niet. Op deze punten kan het hopeloos misgaan gedurende het project. De basis moet op orde zijn. Hoe verzekeren we dat? Controleert de Rekenkamer bij de vierde voortgangsrapportage of het dan wel op orde is?
Wat bepaalt of iets een «go/no go»-moment wordt? Hoe verloopt de consultatie? Is die tijdig afgerond in verband met het opstellen van de definitieve strategie? Hoe verloopt de marktscan? Wanneer is er duidelijkheid over de vraag of met bekostiging van de ombouw sprake is van staatssteun? Krijgen we in het programma ERTMS ook zicht op de onderhoudskosten? Worden die al verdisconteerd in de aanbestedingstrategie en uiteindelijk in de aanbesteding?
Daarnaast moet een aantal punten duidelijk zijn en in de aanbestedingstrategie geborgd worden voordat de aanbesteding plaatsvindt. Dat zijn belangrijke punten. Hoe gaan we om met het verantwoordelijkheidsvraagstuk? Wie is er verantwoordelijk als het misgaat met de inbouw op het spoor en in de treinen? We willen helderheid over de verantwoordelijkheidsverdeling gedurende de looptijd van het project. Hoe faseren we het programma? Om wat leermomenten in te bouwen, kan het strategisch zinvol zijn om niet alle kavels in één keer aan te besteden.
Europa verplicht tot de aanleg van ERTMS op de internationale corridors. Welke gevolgen heeft het als wij hiermee bijvoorbeeld sneller zijn dan de ons omringende landen? Het Europese ERTMS-plan wordt bijgesteld omdat planvorming in onder meer Duitsland is vertraagd. Welke gevolgen heeft dit voor Nederland? Kan Europa landen sancties opleggen bij late implementatie? Wordt implementatie van ERTMS internationaal afgestemd, zodat de verschillende implementaties ook in de tijd op elkaar aansluiten? De EU-coördinator voor de TEN-T-corridors (Trans-European Network for Transport) heeft aangegeven de deadlines voor de uitrol in het ERTMS-plan in 2016 te willen bijstellen. Hoe past dit in de planning van de aanbestedingstrategie?
Hoe verzekeren we in het project het contact tussen de trein en de baan? Met de hsl ging dat niet goed. We moeten verzekeren dat dat in de uitvoering straks wel goed gaat. De samenhang tussen materieel en de ombouw van infrastructuur moet worden geborgd in de aanbesteding. Dat geldt ook voor de aansluiting van levels en systemen binnen ERTMS, waarover al gerept wordt in aanloop naar de aanbestedingstrategie. Deze zomer verschijnt een rapport over de pilot Utrecht-Amsterdam. Het lijkt me goed om de ervaring hiermee te betrekken bij de aanbestedingstrategie. Hoe zorgen we ervoor dat goederenvervoerders kunnen meeliften op de aanbestedingsvoordelen? De meeste goederenvervoerders missen massa, waardoor ze geen aanbestedingsvoordeel kunnen bereiken. Er moet nog veel worden uitgewerkt, ook in wet- en regelgeving. Wordt wet- en regelgeving ook Europees afgestemd, zodat de verschillende landen niet met verschillende implementatieregels zitten?
De eerste twee tranches van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) zijn afgerond. We zijn nu bezig met de derde tranche. Er zijn aanvragen ingediend door onder andere de gemeente Deurne en de

gemeente Venlo voor Vierpaardjes. Dat betreft belangrijke overwegen die de nodige aandacht verdienen. Het is goed als ook de derde tranche versneld wordt opgepakt. Ik ben benieuwd welke ambitie we binnen het budget voor het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen kunnen waarmaken. Ik ben nog benieuwder welke overwegen we binnen het beschikbare budget niet kunnen oppakken, terwijl die wel een aanpak verdienen. Uit onderzoek blijkt dat het aantal doden op overwegen stijgende is. We moeten goed onderzoeken wat nodig is. Als er meer geld nodig is, moeten we misschien bekijken hoe we dat moeten doen in de toekomst. Ik krijg graag een reactie van de Staatssecretaris.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP-fractie ziet nog veel problemen met betrekking tot overwegen. Meerdere gemeenten kloppen bij ons aan met problemen met overwegen. Ze hebben te kampen met extreem lange dichtligtijden. De kosten voor ondertunneling van dergelijke overwegen drukken fors op de begrotingen, vooral op de begrotingen van kleinere gemeenten. Wat vindt de Staatssecretaris van deze forse kosten waar gemeenten niet om gevraagd hebben? Ziet de Staatssecretaris ruimte om de gemeenten tegemoet te komen?
Daarnaast willen wij dat er serieus gekeken wordt naar de voorstellen van de gemeenten, bijvoorbeeld van de gemeente Deurne. Ik zie de wethouder wederom op de publieke tribune zitten. Hij heeft in zijn auto een schep liggen en als hij straks terugkeert naar zijn gemeente, wil hij de schep in de grond zetten en aan de slag gaan met het aanleggen van zijn tunnel. Het enige wat nog ontbreekt, is de handtekening van de Staatssecretaris. Is de Staatssecretaris bereid om medewerking aan dat voorstel te verlenen, zodat de gemeente aan de slag kan? Zo zijn er nog meer gemeenten; gemeenten waarbij de plannen een beetje afwijken van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en die ook serieuze aandacht nodig hebben van de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris hier nadrukkelijker naar kijken?
Op termijn moeten er zo'n 100 onbewaakte overwegen verdwijnen. Dat betekent echter een aantasting van het fiets- en wandelnet. Heeft de Staatssecretaris hier al een oplossing voor? Ik krijg graag duidelijkheid hierover.
De SP-fractie is tevreden met de positieve ontwikkeling ten aanzien van het aantal roodseinpassages, alhoewel er afgelopen jaar nog zestien passages met hoog risico plaatsvonden. In 2008 waren er nog bijna 70 roodseinpassages. De machinisten worden straks extra ondersteund wordt door ORBIT (Oogst RemcurveBewaking In Trein). Dit systeem geeft middels stemwaarschuwingen aan dat er sprake is van een rood sein. De NS wil dit systeem nog dit jaar invoeren in alle treinen. Gaan de andere vervoerders ook over tot het inbouwen van dit systeem?
Ik dank de Staatssecretaris voor het antwoord op mijn vragen over de rode, knipperende seinlichten die in de plaats moeten komen van continu brandende lichten. Een rood licht dat knippert, is voor de machinist duidelijker. Ik begrijp dat er nader onderzoek wordt gedaan en dat we hierover nog worden geïnformeerd. Dat wacht mijn fractie af.
De treinontsporing bij Hilversum is het zoveelste bewijs dat het aanbesteden van spooronderhoud leidt tot achterstallig onderhoud en dus tot levensgevaarlijke situaties. Drie verschillende onderhoudscontracten op één stuk spoor, wie bedenkt er zoiets? Wij vinden het onbegrijpelijk dat de Staatssecretaris eerdere suggesties van de Kamer om ProRail weer een deel van het onderhoud in handen te geven van de hand heeft gewezen. De huidige manier van aanbesteden van onderhoud heeft namelijk altijd de prikkel in zich om het onderhoud te doen voor zo min mogelijk geld. Is de Staatssecretaris bereid om de achterliggende oorzaak aan te pakken? Of wacht de Staatssecretaris op het volgende rapport waaruit blijkt dat er sprake is van achterstallig onderhoud?

Mevrouw **De Boer** (VVD): We gaan over op een nieuwe contractvorm, prestatiegericht onderhoud. Daarbij wordt aannemers om een bepaalde prestatie gevraagd. Is de heer Bashir met de VVD van mening dat dat een goede manier is om ervoor te zorgen dat het spoor veiliger wordt? Als je onderhoud een-op-een gunt aan een aannemer, dan kan het tegenovergestelde weleens bereikt worden, namelijk dat er voor zo min mogelijk geld zo min mogelijk onderhoud wordt gedaan. Juist prestatieonderhoudscontracten dwingen een prestatie af, namelijk veiligheid.

De heer **Bashir** (SP): Was het maar zo simpel. Je neemt een stuk spoor waar onderhoud op verricht moet worden. Dat moet niet alleen de komende tien jaar gebeuren, maar ook daarna. Als je het onderhoud bijhoudt, hoeft na afloop van de aanbestede periode niet ineens meer onderhoud plaats te vinden. Wat doen spooraannemers over het algemeen: ze schrijven in op een stuk spoor, zorgen in het begin voor voldoende onderhoud, maar als hun contract bijna afloopt, beknibbelen ze op het budget waardoor een nieuwe aannemer in het begin van het contract heel veel onderhoud moet verrichten om het spoor weer op het oude veiligheidsniveau te brengen. Dat zorgt dus voor een prikkel om zo min mogelijk geld uit te geven in het laatste deel van de onderhoudsperiode.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik bestrijd dat. Bij normale contracten die een-op-een worden gegund, kan dat gebeuren, maar bij prestatiegericht onderhoud wordt van de aannemer een prestatie geëist, want anders krijgt de aannemer een boete. Met dit soort contracten bereiken we juist wat we willen, namelijk meer veiligheid op het spoor. Dat moet de heer Bashir toch met mij eens zijn? Aanbesteden is daar een uitstekend middel voor.

De heer **Bashir** (SP): De realiteit is toch wat anders. Er zijn namelijk spooraannemers die voor zo min mogelijk geld een bepaalde prestatie willen leveren, in dit geval veiligheid. Als een aannemer in de laatste periode van het onderhoudscontract minder aan onderhoud doet, zie je dat niet meteen terug in de veiligheid, maar je voelt het wel als het een keer fout gaat. Dat is ook gebeurd met een ander soort contract, zoals we bij Hilversum hebben gezien.

De **voorzitter**: Het antwoord is volgens mij wel helder.

De heer **Bashir** (SP): Als het helder is, dan verwacht ik dat de VVD meegaat en dat we stoppen met dit circus waarin we beland zijn.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog, want anders gaan we nog drie keer heen en weer op basis van een persoonlijk feit of een aanval op de VVD.

De heer **Bashir** (SP): Ik sluit af met ERTMS. De SP-fractie heeft altijd veel voordelen in dit systeem gezien, en niet alleen op het punt van spoorveiligheid, maar ook in de hoedanigheid van spoormanagementsysteem waardoor kort volgen mogelijk is. Hierdoor kunnen meer treinen op hetzelfde stuk spoor rijden. Snel implementeren van dit systeem is niet aan de orde. Ondanks dat de commissie-Kuiken destijds tot een ander oordeel kwam, kiest de Staatssecretaris voor voorzichtigheid. Gezien het Fyra-debacle is dat geen onverstandige lijn. De SP-fractie is benieuwd in hoeverre de uitkomsten van de parlementaire enquête Fyra invloed hebben op het programma ERTMS. Is er voldoende ruimte om eventuele aanbevelingen van deze commissie alsnog mee te nemen?
De keuze voor ERTMS versie 2.0 is voor de SP-fractie een lastige afweging. Hoe voorkomen we dat we er straks, na jaren werken en jaren van implementatie van ERTMS, achter komen dat we eigenlijk Windows

95 hebben geïnstalleerd, terwijl we Windows 10 hadden willen hebben? Is er dan nog een eenvoudige mogelijkheid om op te waarderen naar een nieuwe versie of zitten we dan vast aan een verouderd systeem?
De afgelopen periode is er binnen de spoorwereld nogal wat informatie via externe adviseurs verkocht dan wel gelekt, bijvoorbeeld over de aanbesteding van nieuwe sprinters en de aanbesteding in Limburg. Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat dergelijke figuren betrokken zijn bij het ERTMS-project?
Ik dank de rapporteur voor zijn rapportage en zijn vragen. We sluiten ons aan bij de gestelde vragen en verwachten een antwoord daarop van de Staatssecretaris.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik wilde iets zeggen over de aanpak van de overwegen, het treinongeluk bij Hilversum en ERTMS. Aangezien over dat laatste punt al veel vragen zijn gesteld die ook bij mij leefden, zal ik het voor het grootste gedeelte hebben over de aanpak van de overwegen.
Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen richt zich op het verbeteren van een veilige en vlotte doorstroming van spoor- en wegverkeer op prioritaire overwegen. Hoewel zich door het gehele land acute problemen voordoen, zijn vooral die rond de Brabantroute heel belangrijk. Door het toenemende goederenverkeer en het klussen aan de Betuweroute zijn de overgangen steeds meer en langer gesloten met grote gevolgen voor de mobiliteit en bereikbaarheid van de regio en de steden die aan de Brabantroute liggen, en dat zijn er nogal wat. De sporen gaan vaak dwars door de steden heen, waardoor de spoorwegovergangen vaak belangrijke ontsluitingsroutes zijn voor veel mensen. Het CDA vindt dat de spoorwegovergangen langs de Brabantroute prioriteit moeten krijgen binnen het LVO-programma. Er zijn al verschillende aanvragen daarvoor gedaan. In een eerder algemeen overleg heb ik bij de Staatssecretaris aangedrongen op aandacht voor de aanvragen van deze gemeenten. De Staatssecretaris heeft toen toegezegd dat ze die aanvragen met aandacht zou bekijken. Afgelopen week ontving de provincie Limburg – ook overwegen in Venlo en Horst aan de Maas liggen aan de Brabantroute – een brief van het ministerie waaruit blijkt dat de door hen ingediende LVO-aanvragen vooralsnog niet in behandeling worden genomen. Blijkbaar weegt het ministerie bij de beoordeling van de aanvragen alleen treinstromen uit het verleden mee en niet de op zijn minst acht jaar durende omleidingen door het klussen aan de Betuweroute en ook niet de autonome groei van het treinverkeer. Dat staat haaks op de toezeggingen van de Staatssecretaris in het eerdere AO. Zij zei dat ze met extra aandacht zou kijken naar de aanvragen van gemeenten langs de Brabantroute. Het probleem op die Brabantroute ontstaat juist niet door de grote stroom in het verleden. De stroom groeit enorm door overheidsbeslissingen, zowel door autonome groei als door het klussen aan de Betuweroute. Dat levert in alle aanliggende steden ongerustheid en directe problemen op. Ik vraag de Staatssecretaris en het ministerie daarom met klem om een spoedige behandeling en vooral oplossing van de knelpunten op de gevaarlijke overwegen op de Brabantroute. Kan de Staatssecretaris naast de langdurige extra stroom door de Betuweroute, ook de autonome groei van het treinverkeer meenemen als het om deze aanvragen gaat? De regio heeft het huiswerk gedaan door de aanvragen duidelijk in te dienen. Veel mensen, ook Kamerleden, hebben de problematiek daar gezien.
Ik licht er twee voorbeelden uit. Ik vraag aandacht voor de overweg Vierpaardjes in Venlo. De naam verwijst naar de vier paarden die bij de herberg stonden en hielpen de karren omhoog te trekken naar het Duitse achterland. Vierpaardjes staat nu voor een dubbele overweg. Aan de ene kant ligt een overweg voor treinverkeer richting het zuiden en aan de andere kant ligt een overweg voor treinverkeer richting het oosten. Daardoor zijn er nu al heel gevaarlijke situaties. Doordat de spoorbomen

straks extra vaak en extra lang dicht zijn, levert dat ondoenlijke situaties op. We weten dat het niet alleen gewone goederentreinen betreft, maar ook goederentreinen die gevaarlijke stoffen bevatten. Doordat treinen in Duitsland en het oosten van Nederland keren, rijden ze op en neer. Hierdoor is dit de overweg waar de meeste gevaarlijke stoffen overheen gaan. Ik vraag extra aandacht voor de Brabantroute, zoals de Staatssecretaris dat toegezegd heeft. Ik krijg graag een reactie van de Staatssecretaris.

De **voorzitter**: De regeling van werkzaamheden begint over een aantal minuten. Ik stel voor dat u uw betoog afmaakt. Daarna schorsen we en kunnen de leden naar de regeling.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik kom op het treinongeluk in Hilversum. In het eerste algemeen overleg dat ik als Kamerlid deed, ging het over het treinongeluk in Borne. Toen hebben we indringend gevraagd naar de rol van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT was toen de onderzoekende partij. Dat is nu niet het geval. Ik heb toen ook gevraagd naar de verantwoordelijkheid van de ILT bij het voorkomen van ongelukken als deze. Welke rol heeft de ILT hierin gespeeld? Kan de Staatssecretaris ingaan op de gedane aanbevelingen? In hoeverre kan zij die overnemen?
Er zijn veel vragen gesteld over ERTMS. Ik kan daar in tweede termijn nog op terugkomen. Ik heb nog wel een vraag over de planning van ERTMS. We zitten vaak net te krap in de tijd. Is de Staatssecretaris het met het CDA eens dat we misschien te strak hebben gepland? Is het misschien zinvoller om een nieuwe, realistischere planning aan te houden, zodat we niet steeds achter onze eigen feiten aanlopen?
Ik moet na de regeling even weg, maar ik volg de beantwoording via andere kanalen.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik denk dat ik mijn bijdrage in vijf minuten red. Ik richt mij voornamelijk op ERTMS. Wat het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen betreft, sluit ik mij aan bij de eerder gestelde vragen.
Ik zou heel veel technische vragen over ERTMS kunnen stellen. Dat hebben we tijdens de technische briefing ook wel gedaan. Ik wil vandaag echter op politiek niveau praten over wat er in dat project gebeurt. Wij maken ons best zorgen, omdat reeds in de eerste rapportage van de Auditdienst Rijk geen goedkeuring is gekomen op de financiële verantwoording. Dan moeten alle alarmbellen toch afgaan. Gaan al die alarmbellen wel af? Als een groot project begint met dit soort fouten, maken wij ons zorgen over de toekomst van dat project. Het project heeft een lange looptijd, het gaat om veel geld en de voorbeelden van dergelijke grote projecten uit het recente verleden zijn niet onverdeeld positief. Dat ligt niet alleen aan het departement, maar ook aan de samenhang die er zou moeten zijn tussen ProRail, NS, andere vervoerders en het departement. Er is een half jaar gebouwd aan een organisatie, die nog niet in staat bleek om bij kleinere projecten conform aanbestedingsregels en wetgeving te handelen. Dat lezen wij althans in de audit van de Auditdienst Rijk. Dat baart ons grote zorgen. Hoe heeft dat kunnen gebeuren? Als je begint met zo'n project, is het toch een abc'tje dat je dat doet conform de vigerende regelgeving, de Comptabiliteitswet en alle bestaande financiële regelgeving? Op dit moment zijn zowel de kaderstelling als de beheersing van het project, de uitwerking, het proces, de procedurebeschrijving, de risico's en de kwaliteitsborging nog niet op orde. Dan zijn geen kleine dingen, dingen die achteraf nog komen of zaken die aan het einde van het traject gaan lopen. Wij maken ons daar echt

zorgen om. Deelt de Staatssecretaris die zorgen? Op welke wijze grijpt zij in? Is zij bereid om te overwegen om een externe club of het Critical Review Team Lange Termijn Spooragenda te laten bekijken of die organisatie goed in elkaar zit en of hier uiteindelijk uit komt wat wij willen? Er zijn ook al wisselingen geweest binnen het projectteam en dat is voor de start van zo'n organisatie een slechte zaak.
Een van de dingen die ook geconstateerd werd, is dat het duaal rijden, dus zowel onder ATB-Vv (Automatische Trein Beïnvloeding – Verbeterde versie) als onder ERTMS, zoals op dit moment tussen Utrecht en Amsterdam gebeurt, geen onderdeel is van het grote project. Het maakt wel onderdeel uit van de pilot, maar niet van de rapportages over het grote project. Kan daarover ook gerapporteerd worden? Wij maken ons daar namelijk zorgen over. Als duaal rijden kan, op welke wijze gaat de Staatssecretaris dan later in het traject om met deze uitdaging? Er is werk aan de winkel, maar de winkel blijft open.
Op het moment dat er achter gekomen werd dat er niet conform wet- en regelgeving werd gewerkt, is er ingegrepen. Dat is al gebeurd voordat de Auditdienst Rijk dat heeft vastgesteld. Wie heeft dat vastgesteld? Hoe heeft diegene dat vastgesteld? Hoe kwam diegene erachter? Wat zijn de vervolghandelingen geweest? Hoe kijkt de Staatssecretaris nu terug op het feit dat dit zelf ontdekt is en daarnaast nog een keer door de Auditdienst is vastgesteld, maar dat in de brief van het kabinet niet duidelijk is aangegeven wat er beter moet. Dat het beter moet, is vastgesteld. Laat ik ook een compliment uitdelen: de openhartigheid sprak ons erg aan. Er werd toegegeven dat er fouten zijn gemaakt en dat is vaak al de helft van de oplossing. De reden dat wij hier nu zo scherp op zijn, is dat het niet alleen gaat om het constateren van de fouten, maar ook om het verder oppakken van de fouten en het borgen van de oplossingen in de organisatie. Als het gaat om het opbouwen van kennis die er op dit moment binnen het departement nog niet is, moet dat zorgvuldig gebeuren, zeker om dit ingewikkelde grote project succesvol te kunnen afronden.

De vergadering wordt van 14.31 uur tot 14.49 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik sta twee interrupties per fractie toe in de termijn van de Staatssecretaris, maar als er op een belangrijk onderwerp vervolgvragen zijn, betrachten we coulance.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Het programma ERTMS is complex en langjarig, kent een belangrijke ICT-component en vraagt om goede samenwerking, draagvlak en afstemming binnen de sector. ERTMS raakt iedereen in de sector. Samenwerking en omgevingsbewustzijn staan dan ook sinds de start in 2012 centraal. Dat betekent dat mensen van mijn ministerie, ProRail en de NS op één locatie zitten. Ze communiceren daar direct, open en persoonlijk met elkaar, niet via e-mails, en zoeken samen naar oplossingen. Er is veelvuldig contact met stakeholders, marktpartijen en hun ideeën worden nadrukkelijk meegenomen. Er is ook internationaal contact. Er is dus geen sprake van consultatie achteraf. Uit het verleden hebben we geleerd dat we op voorhand iedereen een plek moeten geven in het traject, zodat we niet achteraf ontdekken dat zaken of mensen niet zijn meegenomen. Voor mij staat centraal dat het proces grondig en zorgvuldig verloopt, want alles kan uiteindelijk een risico worden. Het is belangrijk dat de risicoanalyse en de beheersmaatregelen helder zijn en dat zorgvuldigheid boven tempo gaat.
De heer Van Helvert vroeg of ERTMS te strak gepland is. Die vraag is al eerder gesteld. Ik ga gelijk in op de relatie met de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Ik heb op voorhand gezegd dat ik het belangrijk vind dat de uitkomsten van de parlementaire enquête Fyra waar nodig nadrukkelijk en zichtbaar worden meegenomen in het project ERTMS. Het betreft een grote aanbesteding. De aanbesteding- en contracteringstrategie is

belangrijk, maar de aanbesteding zelf natuurlijk ook. In eerste instantie was de verwachting dat de parlementaire enquêtecommissie Fyra voor de zomer zou rapporteren. Dat wordt later. De heer Bashir en de heer Dijkstra wezen daar al op. Ik vind het belangrijk dat die uitkomsten er zijn voordat we over de strategie en de uiteindelijke aanbesteding praten. Met andere woorden: we lopen vertraging op met het ERTMS-traject. Hoeveel vertraging dat is, kan ik op dit moment niet inschatten, maar de volgtijdelijkheid is voor mij belangrijk. Als de parlementaire enquêtecommissie Fyra met haar rapportage komt aan het begin of in de loop van de herfst, moet er nog een kabinetsreactie komen en moet de Kamer nog daarover debatteren. Het is belangrijk dat we in dat proces zorgvuldigheid betrachten. Dat betekent dat we inboeten op snelheid. Ik weet nog niet hoeveel vertraging we oplopen, maar ik weet dat we vertraging oplopen, want dit is de wijze waarop ik zal werken.
De Kamer heeft eind maart de tweede voortgangsrapportage ERTMS ontvangen. Inmiddels heb ik inzicht gegeven in de voortgang van het programma. Die betrof de stand van zaken van een half jaar geleden. De focus lag toen op het verder inrichten van een goede, gezamenlijke programmaorganisatie. Ik deel de constatering dat die organisatie belangrijk is. Ik deel voor een deel ook de zorgen. Uit een aantal gebeurtenissen blijkt dat de samenstelling van de organisatie goed moet gebeuren. Ik deel de zorgen van de heer Hoogland voor een deel. Ik zal toelichten hoe ik denk een en ander te borgen. Met de tweede voortgangsrapportage is de kwartiermakersfase beëindigd. Daarmee is de focus van het programma verplaatst naar de inhoudelijke uitwerking, de aanbestedingen contracteringstrategie, de functionele en operationele kaders en de betrokkenheid van stakeholders en marktpartijen, en het aanvragen van subsidie bij de Europese Commissie. We hebben reeds een bedrag van 2,35 miljoen aangevraagd. In het vervolg van 2015 voeren we gesprekken met vervoerders en materieeleigenaren over de ombouw van het materieel en de bekostiging daarvan. Nadat ik afspraken heb gemaakt met partijen, zal ik de Kamer daarover informeren.
Ik zal de Kamer binnenkort ook informeren over de pilot. Mevrouw De Boer sprak over het traject Amsterdam-Utrecht. Ik verwacht dat die informatie deze zomer naar de Kamer komt.
De programmaorganisatie is inmiddels voor het grootste gedeelte bemenst. Ik heb het minder gezocht in externe consultants, want het is belangrijk dat er een basis is aan kennis en samenwerking. Ik heb gestreefd naar zo veel mogelijk invulling vanuit de grote organisaties die in dit project moeten samenwerken. Daardoor worden kennis en kunde geborgd, mensen zijn langjariger aanwezig en ik krijg hopelijk niet te maken met tariefdiscussies of mensen die een andere klus krijgen. Ik zoek naar langjarig commitment op dit project en een langdurige borging van kennis. De ADR heeft mij de voordelen van deze strategie bevestigd. Dit is de strategie die ik wil volgen.

De heer **Hoogland** (PvdA): In eerste instantie had de Staatssecretaris het over de projectorganisatie. Als ik het goed heb begrepen, gaat de inhoudelijke fase starten. Hoe kan de inhoudelijke fase starten terwijl de kaderstelling, beheersing, uitwerking, procesmaatregelen, procedures, risicobeheersing en kwaliteitsborging nog niet op orde zijn? In de volgordelijkheid der dingen begrijp ik dat we vertraging oplopen door de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Op een groot project kan ik een vertraging van een aantal maanden of zelfs een jaar nog billijken, gezien de gehele looptijd van het project. Doen we de dingen niet overhaast? Als de organisatie nog niet op orde is, ligt het fundament er dan wel?

Staatssecretaris **Mansveld**: Later in mijn beantwoording kom ik nog op een aantal onderdelen van de vraag terug. Het is inderdaad belangrijk om het fundament geregeld te hebben. Het heeft daarom ook wat langer

geduurd om de goede mensen op de goede plek te krijgen en de processen van de organisatie te borgen. Ik vind het heel erg belangrijk dat de organisatie open en transparant is. Zelf je fouten ontdekken en daarover rapporteren, is de juiste manier van werken. Er zullen fouten gemaakt worden, want waar mensen werken worden fouten gemaakt. De organisatie moet zelf een mechanisme ontwikkelen om fouten te ontdekken voordat een externe organisatie of auditorganisatie dat doet. Dat is in dit geval gebeurd. Het is belangrijk dat de organisatie zo opgebouwd wordt, dat die stabiel is en langjarig houdbaar. Elk halfjaar komt er een voortgangsrapportage over de inhoud. Die wordt met de Kamer gedeeld. Alternerend, dus ook elk halfjaar, maar dan precies daar tussenin, kijken we naar de stand van zaken bij de organisatie. Hoe functioneert de organisatie? Gaat dat goed? Is de communicatie goed? Hoe functioneert de groep? We hebben vier keer per jaar een moment waarop even stil wordt gestaan bij de vraag of we het als groep en als organisatie goed doen en wat de stand van zaken is met betrekking tot de inhoud. Omdat je in een heel lang ongoing proces zit, zul je momenten moeten organiseren waarop externen die er verstand van hebben, meekijken om te bepalen of we nog op de goede weg zitten. Daarmee borgen we het fundament in de organisatie. De heer Hoogland vroeg al hoe je dat borgt in de toekomst. Ik zei net al dat we de focus verschuiven naar de inhoudelijke uitwerking en ik gaf daarbij een paar punten aan. Het is belangrijk dat dat zo snel mogelijk gebeurt. We zijn er bijna. We bekijken nu wanneer de organisatie voltallig kan zijn en hoeveel vertraging we dan hebben opgelopen. In de derde voorgangsrapportage wordt duidelijk of de tijdelijke onderbezetting gevolgen heeft voor de planning. Die planning wordt nu herbezien. Dit krijgt nog een vervolg door de vertraging door de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Er moet volgtijdelijk gewerkt moet worden, daarom zal ik die vertraging accepteren. Een indicatie voor mevrouw De Boer heb ik op dit moment niet. Een uitspraak daarover doe ik aan het einde van het jaar als duidelijk wordt wat de uitkomsten zijn van de parlementaire enquête en hoe ik die meeneem in het vervolg van het proces. De Kamer zal het met mij eens zijn dat op deze manier en in deze volgorde gewerkt moet worden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het lastige is dat het antwoord zo breed is dat het van alles behelst. In theorie klinkt het goed en daarin heb ik ook vertrouwen, maar in de praktijk is het anders gegaan en mijn vrees is dat het ook in de toekomst anders zal gaan. Moeten we wel naar de inhoudelijke fase overgaan? Moeten we wel bezig zijn met de aanbestedingsstrategie als het fundament nog niet op orde is? Op die vraag is de Staatssecretaris nog niet voldoende ingegaan. Ze gaf wel aan hoe het allemaal zou moeten en hoe de ideale wereld eruit ziet. Helaas leven we daar niet in. Waarom kiezen we er niet voor om te stoppen en ons te bezinnen? Dan kunnen we de beheersing in control krijgen, de kaders stellen, de uitwerking op poten krijgen, de risico's in beeld brengen en de kwaliteitsborging regelen. Daarna kunnen we dan naar de inhoud kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is natuurlijk niet zo dat dat nog niet is gebeurd. Een aantal dingen liepen parallel. Als de organisatie binnen enkele weken op volle sterkte is, ligt de aanbesteding- en contracteringstrategie nog niet klaar. Nee, maar daarmee is wel al begonnen. Ik beschreef een overgangsfase. Ik ben het met de heer Hoogland eens dat er een volwaardige organisatie moet staan voordat we al die zaken volledig uitgewerkt kunnen afleveren. Er is al een begin gemaakt. De mensen in de nieuwe organisatie zitten echt geen duimen te draaien, maar de opmerking van de heer Hoogland is terecht.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik blijf bij mijn punt dat de basis op orde moet zijn. Ik heb net mijn zorgen uitgesproken over het feit dat de ADR helaas

heeft geconstateerd dat het met de aanbesteding niet goed is gegaan en dat de facturen van opdrachtnemers niet zijn voorzien van een onderbouwing. Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Krijgt de ADR in de derde en vierde voortgangsrapportage een nadrukkelijke rol, zodat we de compliance op orde kunnen houden? Dat is immers fundamenteel. Ik ben bang dat als het op dat punt fout gaat, er meer dingen fout gaan. Hoe verzekeren we dat dat goed gaat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wijzig de volgorde van mijn betoog, want ook de heer Dijkstra en de heer Hoogland hebben vragen over de ADR gesteld. Ik zal die vragen eerst beantwoorden.
De ADR heeft geconstateerd dat de financiële verantwoording van een deel van de opdrachten die voor ERTMS waren verstrekt, niet voldeed. Een aantal opdrachten is enkel onderhands aanbesteed in afwijking van de regels. Daarnaast zijn er prestatieverklaringen afgegeven bij een aantal facturen van opdrachtnemers die niet voldoende waren onderbouwd. Het betrof voornamelijk de urenonderbouwing. Ik neem deze constateringen zeer serieus. Als je niet gelijk ingrijpt en ervoor zorgt dat dit niet meer voorkomt, heb je geen borging voor de rest van het proces en dat kan niet. De Kamer, ik en iedereen moeten erop kunnen vertrouwen dat de financiële verantwoording betrouwbaar is en de wet- en regelgeving in acht wordt genomen. Binnen die kaders moet gewerkt worden. Voordat de ADR onderzoek deed, was de afwijkende wijze van opdrachtverlening al stopgezet. Sindsdien wordt er extra toegezien op het inkoopproces en de urenverantwoording. De ADR bevestigt dat de weg die de programmaorganisatie nu ingeslagen is, de juiste is. Ik vind het heel belangrijk dat de ADR meekijkt, want die heeft alle constateringen gedaan. We kunnen natuurlijk pas tevreden zijn als de ADR zegt dat het oké is.
Ik heb de programmaorganisatie expliciet opdracht gegeven om verschillende aanbevelingen van de ADR op te volgen, want dit is een groot project en de zaken moeten op orde zijn. In de derde voortgangsrapportage, die voor 1 oktober verschijnt, rapporteer ik op alle punten die de Kamer net aangaf. Ik geef dan concreet aan op welke wijze invulling is gegeven aan alle punten van de ADR. Het kan niet zo zijn dat er een haakje blijft of dat er een opening blijft. Ik vind het ook belangrijk dat de organisatie leert van ontdekte fouten. Dat is de juiste weg om te gaan. De aanbevelingen die uit een externe audit komen, moeten we borgen. Alleen een gezonde programmaorganisatie die weinig verloop en een goede verhouding tussen externen en vaste medewerkers kent, kan waarborgen dat we uiteindelijk uitkomen waar we uit moeten komen. Het is belangrijk dat de ADR in de toekomst tevreden is. Ik vind het ook belangrijk dat de Kamer en ik in de toekomst tevreden zijn.
We zijn tot nu toe ruim binnen het budget gebleven. Dat komt met name doordat we iets langzamer zijn opgestart en slechts beperkt inhuren, waardoor we minder kosten gemaakt hebben.
De heer Dijkstra en mevrouw De Boer hebben gevraagd of ik de aanbevelingen van het ADR-rapport meeneem. Ja, want ik ben blij met de conclusies en aanbevelingen. Ik ben blij in die zin dat de fouten tijdig zijn geconstateerd en dat daarop gehandeld is.
De conclusies van de ADR zijn te splitsen in twee delen: financiële verantwoording en beheersing van programma's. Voor beide geldt dat ik de aanbevelingen ter harte heb genomen. De ADR constateert ook dat de programmaorganisatie inmiddels een begin heeft gemaakt met een verbeterd inkoopproces en een beter systeem voor de financiële verantwoording. Die systemen zullen vervolmaakt moeten worden. Er wordt strikt volgens de regels gewerkt.

De **voorzitter**: Het is mij onduidelijk of u nog bezig bent met het beantwoorden van de interruptie van mevrouw De Boer. Ik kijk even haar kant op om te zien of zij een vervolgvraag heeft. Anders verzanden we in de beantwoording door de Staatssecretaris.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik denk dat het goed is dat we daar bij de derde voortgangsrapportage nadrukkelijk aandacht aan besteden, want de basis moet op orde zijn voordat we aan zo'n miljardenproject kunnen beginnen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik had aangegeven dat ik alle ADR-vragen zou beantwoorden, ook die van mevrouw De Boer, om te voorkomen dat ik met de beantwoording van de interruptie daarop vooruit zou lopen.
De aanbevelingen voor de aanbestedingsstrategie neem ik over. Ik zei net al dat ik vooral tijdelijk gebruik wil maken van externen en een goede verhouding wil tussen internen en externen.
Mevrouw De Boer vroeg hoe we verzekeren dat de financiële verantwoording van de inkoop voortaan op orde is. Dat heb ik net al aangegeven. De processen moeten beschreven worden. De ADR zal daarop toezien en stelselmatig de geïmplementeerde oplossingen valideren. De ADR zal daar ook met een jaarlijkse audit op blijven toezien. Het is belangrijk dat op verschillende momenten de thermometer in de organisatie wordt gestoken en verschillende onderwerpen bekeken worden, want alleen dan blijft die prikkel bestaan. Mensen die buiten de organisatie staan, moeten er af en toe in kijken en bekijken of de afspraken worden nagekomen. De organisatie heeft al eerder de eigen fouten ontdekt en mijn hoop en wens is dat de organisatie dat op die manier blijft doen en ook de fouten transparant blijft melden, want alleen dan komen we waar we willen uitkomen.
De heer Hoogland gaf aan dat hij op politiek niveau over dit punt wil praten. Hij vroeg of er geen alarmbellen afgegaan zijn. Ik ben het met hem eens. Er is hard ingegrepen. De ontdekte fouten komen uit 2014 en toen is gelijk ingegrepen. In 2015 heeft de ADR die fouten ook geconstateerd. Ik deel de zorgen. Er wordt kritisch gekeken naar de wijze waarop de audits worden uitgevoerd. Ik zal ervoor zorgen dat in de voortgangsrapportage naar de Kamer gerapporteerd wordt over de manier waarop de organisatie eruitziet en functioneert en de manier waarop dit soort zaken geborgd wordt.
Ik ga verder met de beantwoording van de vragen over ERTMS. Mevrouw De Boer zegt dat nog veel van het project geborgd en uitgewerkt moet worden in wet- en regelgeving. Ze vraagt of een en ander ook Europees wordt afgestemd. ERTMS is een Europees project. Het is natuurlijk niet alleen voor Nederland bedoeld, maar voor veel landen. We hebben contact met alle andere landen, waaronder Denemarken en Duitsland. Sommige landen zijn al verder met het project, maar we zitten in de kopgroep. Andere landen lopen op ons achter. Het is belangrijk dat we praten over ERTMS, want de trein stopt niet bij de grens en ERTMS straks ook niet. ERTMS is grensoverschrijdend. De Europese richtlijnen en verordeningen worden gevolgd, bijvoorbeeld de technische specificaties voor interoperabiliteit, want de treinen gaan de grens over. Die specificaties zijn op Europees niveau afgestemd. In Nederland gaan we over op een brede implementatie van ERTMS. Daarom is het nodig dat we ook onze eigen wet- en regelgeving aanpassen, want die gaat momenteel nog uit van ons huidige beveiligingssysteem, ATB, waar in de afgelopen jaren uitzonderingen op zijn gemaakt. Ieder land heeft dus zijn eigen wet- en regelgeving en z'n eigen aanpassingen ten opzichte van de oude systemen. Deze aanpassingen worden in principe niet afgestemd. We spreken echter veel op Europees niveau over ERTMS, ook over dit element. Het mag namelijk niet gebeuren dat nationale wet- of regel-

geving negatief van invloed is op een internationaal systeem. Overigens gaat niet elk land over tot een brede uitrol. In die landen zijn de aanpassingen van een andere orde. Belangrijk blijft dat wet- en regelgeving niet dusdanig belemmerend mag zijn dat een trein bij de grens ineens stilstaat.

Mevrouw De Boer zei dat de invulling van de vacatures langer dan verwacht heeft geduurd. Ze vroeg zich af of het budget gehandhaafd blijft. Ik heb net al aangegeven dat het op dit moment nog onduidelijk is of er vertraging komt in het programma. Ik doe onderzoek naar de planning van de planuitwerkingsfase tot en met 2016. Ik kom daarop terug in de voortgangsrapportage die voor oktober naar de Kamer komt.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd welke serieuze verbeteringen noodzakelijk zijn om het programma binnen de randvoorwaarden uit te voeren. Ik denk dat ze doelt op de aanbevelingen die zijn meegegeven in de review op de kwartiermakersfase. In de voortgangsrapportage heb ik gemeld dat die punten onder andere betrekking hebben op de governance, het mandaat en de aanbestedingstrategie. Verder gaat het om een aantal zaken op het terrein van commitment en samenwerking, planning, beheersing en werving. Daarover heb ik het net al gehad.

De rapporteur, de heer Dijkstra, vraagt naar de impact op andere projecten, zoals PHS en de Lange Termijn Spooragenda. We draaien een aantal enorme projecten met allerlei doelen en dat is complex. Er wordt een monitoringskader voorbereid, dat deze zomer gereed is. Dat zal ik ook met de Kamer delen. Het is belangrijk dat er een overzicht is van de onderlinge relaties tussen de Lange Termijn Spooragenda, ORBIT, ATB-Vv, Beter en Meer en PHS, zodat de Kamer weet hoe de processen op elkaar inwerken. Er moet ook een soort geïntegreerde planning komen. Ik stel voor dat ik die overzichten meezend met de voortgangsrapportage van oktober, zodat de informatie gebundeld naar de Kamer komt.

De systeemintegrator ziet vooral toe op de samenwerking en relatie tussen systemen en de technische ontwikkelingen. Hij beveelt vooral zaken aan met betrekking tot de technische kaderstelling, die vervolgens worden opgepakt door de programmaorganisatie. Ik kom zo terug op de vragen van de heer Bashir die hieraan gerelateerd zijn.

De heer Hoogland vroeg waarom we niet rapporteren over de pilot duaal rijden en over duaal rijden in het algemeen. We hebben gekozen voor ERTMS level 2. Dat betekent dat nieuwe lijnen niet duaal worden uitgerust. Daarover valt dus niet te rapporteren, behalve dan in het kader van de pilot Amsterdam-Utrecht. De relevante ervaringen van die pilot worden meegenomen in het programma. Ik heb de Kamer toegezegd dat ik de eindrapportage deze zomer toestuur.

Mevrouw De Boer vroeg wanneer er meer duidelijkheid komt over de vraag of de bekostiging van de opbouw staatssteun is. Ik verwacht dat een deel van de bekostiging als staatssteun wordt beschouwd. Dat deel van de bekostiging zal op grond van de staatssteunregels bij de Europese Commissie ter goedkeuring aangemeld moeten worden. Die aanmelding gebeurt nadat er afspraken zijn gemaakt, zo rondom de tijd waarop de projectbeslissing materieel genomen wordt. De Europese Commissie beoordeelt vervolgens of de voorgenomen steunmaatregel verenigbaar is met Europese regels. We hebben contact met de Commissie om dat proces goed te laten verlopen, want pas na goedkeuring van de Europese Commissie mag steun verleend worden.

De heer Dijkstra vroeg of ik ervaringen uit het buitenland meeneem. Ja, in het programma is aandacht voor eerdere en huidige ervaringen met ERTMS. Wij hebben op vier trajecten ERTMS liggen. Er zijn ook landen die van onze expertise gebruikmaken en bekijken wat Nederland doet. In België, Denemarken en Zwitserland is ook gekozen voor een verdere uitrol van ERTMS. We zijn in gesprek daarover. We bekijken hoe zij omgaan met de aanbesteding, technologische ontwikkeling en het ontwerp. In andere

landen, bijvoorbeeld Duitsland, wordt ERTMS op beperktere schaal ingevoerd. Die ervaringen worden ook gedeeld.

Er is een aantal specifieke vragen gesteld over de aanbesteding- en contracteringstrategie. Dat is een van de belangrijkste producten waaraan we momenteel werken. Die strategie vormt een belangrijke stap op weg naar de projectbeslissingen in 2016. De aanbesteding- en contracteringstrategie moet antwoord geven op de centrale vraag hoe de invoering van ERTMS conform de Voorkeursbeslissing zo doelmatig mogelijk aanbesteed en gerealiseerd kan worden. De definitieve strategie wordt aan de Kamer voorgelegd nadat ik kennis heb kunnen nemen van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Wanneer dat precies wordt, kan ik de Kamer dus nog niet meedelen.

Het vaststellen van de definitieve strategie is een volgend «go/no-go»-moment van het programma ERTMS. De definitieve strategie komt tot stand op basis van de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en op basis van onomkeerbaarheid. Vandaar dat ik de aanbesteding- en contracteringstrategie naast de projectbeslissingen als een «go/no-go»-moment heb bestempeld. Net als bij het programma in het algemeen, streef ik ook bij deze belangrijke stap naar volledige transparantie, nauwe samenwerking en een sterk omgevingsbewustzijn. Er mag geen verkokering plaatsvinden. De opzet van de contouren van de aanbesteding- en contracteringstrategie zijn besproken met stakeholders en marktpartijen en dat gebeurt ook met de stukken die nu worden opgesteld. De Kamer is geïnformeerd over de wijze waarop de strategie tot stand komt en over de eerste contouren van bijvoorbeeld inkoopdoelen en de inrichting van de contracten. Het betreft nadrukkelijk eerste contouren. Deze kunnen nog gewijzigd worden op basis van aanvullend onderzoek. Tot het «go/no-go»-moment zullen geen besluiten of onomkeerbare stappen genomen worden. Ik leg dat nadrukkelijk hier neer, zodat we ons allemaal heel erg bewust zijn van de «go/no-go»-momenten. We moeten weten wanneer we een onomkeerbare stap nemen.

Mevrouw De Boer vraagt hoe de marktscan verloopt. De uitvoering loopt op schema. Ik verwacht dat de externe partijen de komende week de conceptresultaten en spoedig daarna een definitief rapport opleveren. Naast het inzicht in marktpartijen en wat ze aankunnen, wordt ook advies gevraagd over bijvoorbeeld de optimale perceelgrootte. De uitkomsten van dit onderzoek zijn ruim op tijd voor het opstellen van de definitieve strategie beschikbaar. Ook de andere onderzoeken liggen op schema. Zoals ik de Kamer steeds aangaf, zal er een vertraging ontstaan. Hierdoor hebben we meer tijd om de organisatie zorgvuldig volledig op te tuigen. Dat bijt elkaar niet.

Hoeveel tijd krijgt de Kamer voor het beoordelen van de vertrouwelijke aanbesteding- en contracteringstrategie? Ik lever deze op aan de Kamer. Dan is het aan de Kamer om een «go/no-go»-beslissing te nemen. Dat is een voorwaarde om vervolgens in 2016 projectbeslissingen te kunnen nemen. Dat geeft de Kamer enkele maanden de tijd. Daar ga ik tenminste van uit, maar het verloop van het proces is mede afhankelijk van de parlementaire enquête. Om de aanbesteding niet te schaden zal ik de aanbesteding- en contracteringstrategie alleen vertrouwelijk met de Kamer delen op de punten waarop dat daadwerkelijk nodig is. Voor het overige wil ik zo veel mogelijk van die aanbesteding- en contracteringstrategie openbaar met de Kamer delen.

Ik wilde al eerder antwoord geven op de vraag van de heer Bashir over de manier waarop ik voorkom dat we straks aan een oud systeem vastzitten. We hebben hierover al eerder gesproken. Er is een spanningsveld tussen hoe ver je voor de troepen uit wilt lopen en op basis van welke technologie je uiteindelijk wilt aanbesteden. Ik heb vanaf het begin met de Kamer gedeeld dat we uitgaan van proven technology. Het is belangrijk dat hetgeen we neerleggen, daadwerkelijk werkt. Dat neerleggen duurt best

wel een tijd. Je bent zo tien jaar verder. De vraag is of je dan met Windows 95 of Windows 10 zit. We steken nu in op Windows 8. Ik vind dat een spannende discussie. We moeten niet te ver voorop willen lopen, want dan is er nog geen sprake van proven technology. De vraag is ook wat er in de toekomst nodig is om de ICT-component op te schalen. Daar wordt wel naar gekeken. Ik vind het belangrijkste dat we proven technology gebruiken, zodat hetgeen we inbouwen ook daadwerkelijk werkt. Dat blijft echter altijd de vraag. We moeten blijven kijken naar de technologische ontwikkelingen. Mochten er dusdanige ontwikkelingen zijn op het gebied van nieuwe software of op andere punten, dat we ons moeten afvragen of we een nieuwe keuze moeten maken, dan deel ik dat direct met de Kamer. Mijn moeder zei altijd: als ik in de toekomst kon kijken, dan zat ik op de kermis en niet hier. Vragen over de toekomst zijn altijd ingewikkeld. De vraag is hoe het er bijvoorbeeld in 2022 voor staat. Ik vind het een terechte vraag, maar proven technology is mijn uitgangspunt. Ik hoef geen spannende zaken bij dit soort enorm grote aanbestedingen. Ik wil niet het risico lopen dat we iets kopen waarvan we niet weten of het werkt. We houden echter onze ogen en oren open. Inmiddels kunnen we kijken naar de flexibiliteit van de aanbesteding. Hoe lang loopt de aanbesteding? Wat besteden we aan? Besteden we in delen aan? Daar kijken we ook naar. Verder bekijken we of we updates en upgrades kunnen contracteren op het moment dat ze «proven» zijn.
Wie is er verantwoordelijk als het misgaat? Hoe loopt de verantwoordelijkheidsverdeling gedurende het project? Dat vind ik goede vragen. De verantwoordelijkheidsverdeling hangt samen met de toekomstige governance van het programma. Die komt na de projectbeslissingen die momenteel zijn voorzien in 2016. Traditioneel gezien zou het logisch zijn dat ProRail over het spoor gaat en de NS, eventueel met andere vervoerders, over de treinen. We hebben echter gezien dat dat niet zo simpel is, omdat dat wat in de baan ligt en dat wat in de trein zit onvoorwaardelijk aan elkaar is verbonden. Zo werkt dat systeem immers. Daarom is ook de samenwerkingsovereenkomst tussen I en M, NS en ProRail zo belangrijk. Ze moeten met elkaar zorgen voor het vervoerssysteem. Nu de aanbestedingen dichterbij komen, moet duidelijk worden of deze samenwerking wordt voortgezet. Gezien het verleden heeft dat wel mijn voorkeur, maar ik wil hierover nog afspraken maken met de partijen. Het laatste wat ik wil, is dat partijen zich op bepaalde punten niet verantwoordelijk voelen. In de spoorwereld sta ik dat niet voor. In de aanbestedingstrategie moet ook naar de governance gekeken worden. Het is een heel basale, logische vraag: wie is verantwoordelijk voor wat?
De rapporteur, de heer Dijkstra, vroeg of de kosten nu al invloed hebben op de aanbesteding- en contracteringstrategie. Het programma ERTMS heeft een budget van pakweg 2,6 miljard. Hiervoor wil ik zo veel mogelijk ERTMS uitrollen in treinen en op de drukste trajecten. Ik wil zo veel mogelijk geld daadwerkelijk in het product stoppen. Ik zet daarom in op een aanbesteding waarmee ik zo veel mogelijk waar voor mijn geld krijg. Ik bekijk nu op welke manier ik dat moet doen en ik neem dat in de definitieve aanbesteding- en contracteringstrategie mee. De kosten hebben dus invloed, maar hoe en welke keuzes ik maak op welke basis, neem ik mee in de aanbesteding- en contracteringstrategie. Er zijn op dit moment nog niet veel kosten gemaakt, maar het kostenverloop is belangrijk, net als de risico's en de beheersmaatregelen. Steeds opnieuw moeten we kijken naar het financiële traject, naar de vraag of de risico's hetzelfde blijven of veranderen en naar de wijze waarop we omgaan met de beheersmaatregelen.
Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe we ervoor zorgen dat goederenvervoerders kunnen meeliften op de aanbestedingsvoordelen, want goederenvervoerders hebben niet altijd de massa om het aanbestedingsvoordeel te kunnen laten optreden. Dat is afhankelijk van de wijze waarop we de aanbesteding- en contracteringstrategie invullen en de bereidheid

van vervoerders om samen te werken. De contouren van de strategie geven aan dat voor materieel met één of meerdere contracten kan worden gewerkt. De vraag is echter wat optimaal is. Er zijn verschillende mogelijkheden. De vraag van mevrouw De Boer is een terechte vraag, want uiteindelijk willen we dat er zo veel mogelijk ERTMS wordt uitgerold voor zo min mogelijk geld. We moeten dus de effectiviteit op alle manieren beschouwen. Ik laat ook de voorkeur van de vervoerders meewegen, want zij zijn er ook bij betrokken. Zij zijn ervan doordrongen dat schaalvoordelen een contract goedkoper maken. Een grotere schaal kan echter de beheersbaarheid ook beperken. Ik kom bij de Kamer terug op de gemaakte afwegingen. In het traject van ERTMS is het niet alleen belangrijk dat ik de Kamer kan uitleggen welke keuzes we hebben gemaakt en waarom, maar ook welke keuzes we niet hebben gemaakt en waarom niet. Immers, als je in de loop van het traject van keuze moet veranderen, worden die argumenten heel relevant.
Kunnen we faseren in de tijd, waardoor we kunnen leren tijdens het aanbestedingsproces? Eén geïntegreerd contract is aantrekkelijk, maar maakt afhankelijk. Het is een van de opties die we niet uit het oog mogen verliezen. Zoals het er nu uitziet komen er echter meerdere aanbestedingen voor de infrastructuur en welllicht ook voor het materieel. Een van de redenen dat we voorlopig voor deze richting kiezen, is dat we kunnen leren van eerdere ervaringen voor de volgende te zetten stappen als contracten verspreid in de tijd worden aanbesteed en uitgevoerd. Ook kan door spreiding meer flexibiliteit ontstaan, bijvoorbeeld in de technologische ontwikkeling. De heer Bashir vroeg hoe je die ontwikkeling kunt meepakken. Daar wordt ook naar gekeken bij de opstelling van de aanbesteding- en contracteringstrategie.
De heer Bashir stelde een vraag over integriteit. Integriteit is heel belangrijk. Daarom wil ik graag dat er een vrij stevige organisatie staat met vaste medewerkers die samenwerken en open en duidelijk communiceren. We willen ook dat er sprake is van één bedrijfscultuur. Het moet geen duiventil zijn waar veel externen komen binnenvliegen. Tegelijkertijd hebben we af en toe externen nodig voor specifieke deskundigheid en kennis. Bovendien kijken externen anders naar de organisatie. De verhouding tussen vaste medewerkers en externen moet echter duidelijk zijn. Er moet ook een geheimhoudingsplicht gelden ten aanzien van bepaalde informatie. Dat kan ook niet anders. Met bepaalde informatie moet integer omgegaan worden. Over onregelmatigheden moet open en transparant gesproken worden. Het woord «integriteit» heeft voor mij in de organisatie en in het hele project verschillende invalshoeken. Ik kan me voorstellen dat ook de parlementaire enquêtecommissie Fyra daar een paar uitspraken over doet. Daarom is het ook zo belangrijk om die uitkomsten mee te nemen.
Ik kom op het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Met name de heer Van Helvert heeft daar stevige woorden over gesproken. In de afgelopen tien jaar is heel veel geïnvesteerd in het verbeteren van veiligheid op overwegen. Het aantal incidenten is fors afgenomen van 90 in 2000 naar 37 in 2013. Het aantal zeer ernstige incidenten is afgenomen van 34 naar 15, waarvan 2 op een niet beveiligde overweg. Laat ik over één ding helder zijn: elk incident is er één te veel. De daling van het aantal incidenten stokt. Ik wil daarom een nieuwe impuls geven aan overwegveiligheid. Zoals de Kamer weet, hebben we tot 2028 200 miljoen beschikbaar gesteld. In 2013 is een start gemaakt met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Ik werk nauw samen met de decentrale overheden om tot kosteneffectieve, innovatieve oplossingen te komen op basis van cofinanciering, waarbij naar zowel de spoorkant als de wegkant wordt gekeken. Het totale budget op basis van cofinanciering is 350 miljoen euro. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen richt zich op overwegen met de meeste verbeterpotentie voor zowel veiligheid als bereikbaarheid. Die overwegen staan op de LVO-lijst met 140 prioritaire

overwegen. We proberen zo veel mogelijk generieke maatregelen te nemen, maar indien nodig zorgen we voor maatwerk.
Het LVO komt op stoom. Wat de generieke maatregelen betreft, streven we ernaar om dit jaar te komen tot een pakket voor de verkorting van dichtligtijden van overwegen bij stations. In oktober van dit jaar sluit de derde tranche voor specifieke overwegen. Verschillende regio's zijn daarvoor hard bezig. Ik kom daarmee op het punt van de heer Van Helvert. Er zijn inmiddels twee aanvragen ontvangen voor de derde tranche, Vierpaardjes te Venlo – fijn dat ik de achtergrond van de benaming heb meegekregen – en Horst aan de Maas. Een aanvraag voor een derde overgang, Deurne, is onderweg. Ik begrijp goed de urgentie die de regio ervaart. Daar handel ik ook naar, maar ik moet kijken naar een doelmatige en zorgvuldige besteding van publieke middelen.
Er is gevraagd of ik meer aandacht kan hebben voor de Brabantroute vanwege de mogelijke knelpunten door werkzaamheden aan het derde spoor of de Betuweroute. Ik heb gezegd dat ik daar aandacht voor heb, maar mensen kunnen de zinsnede «ergens aandacht voor hebben» op verschillende manieren uitleggen. ProRail heeft de effecten van de aanleg van het derde spoor voor de veiligheid van en de dichtligtijden van overgangen langs de Brabantroute onderzocht. De resultaten van dat onderzoek zijn afgelopen december ook gemeld aan de regio. De conclusie was dat de tijdelijke toename van het goederenvervoer door werkzaamheden aan het derde spoor niet leidt tot gevaarlijke situaties. Het aantal treinen neemt waarschijnlijk toe en daardoor is de overwegboom per uur vaker dicht. De wachttijd voor een passant neemt per keer echter niet of nauwelijks toe. ProRail doet onderzoek naar mogelijk kleine aanpassingen voor een beperkt aantal overwegen met de langste dichtligtijden.
Ik hoor wat de heer Van Helvert zegt. Ik negeer het probleem niet en ik wil het niet afdoen als onbelangrijk, maar ik ben met de regio in gesprek. Er zijn voorstellen gedaan. Naar aanleiding van die voorstellen is een aantal vragen gesteld. Ik ga ervan uit dat het opgelost wordt. Ik wil niet dat de indruk gewekt wordt dat we geen aandacht hebben voor overwegen en meer specifiek de drie genoemde overwegen op de Brabantroute. Het is duidelijk dat die overwegen in aanmerking kunnen komen voor het verbeterprogramma. Ik heb echter al eerder gezegd, ook in een-op-eengesprekken met provincies en gemeenten, dat een tunnel niet bij iedere overgang de beste oplossing is. Het is sowieso vaak de duurste oplossing. Voor welke oplossing kiezen we dan? Ik zeg niet toe dat alle gemeenten langs de Brabantroute kunnen langskomen en dat ik daarna bereid ben tot cofinanciering. Nee, ik blijf binnen de randvoorwaarden handelen. Ik begrijp de situatie. Er zijn twee voorstellen binnengekomen en een derde is onderweg. Ik zal er met veel aandacht naar kijken en ik ga ervan uit dat we eruit komen. Ik blijf echter wel de spelregels volgen, want als we de drukste overwegen hebben gehad komt er een nieuwe overweg boven aan de lijst met drukste overwegen en die kan zomaar ergens anders in het land liggen. Ik kan me voorstellen dat de heer Van Helvert meer duidelijkheid wil, maar ik geef hiermee aan hoe ik kijk naar de overwegen die nu in behandeling zijn genomen. Ik ben me ook heel bewust van de Brabantroute.

De **voorzitter**: Dit was uitlokking en telt niet mee voor de interrupties.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb gehoord wat de Staatssecretaris heeft gezegd. Als je ProRail vraagt naar de cijfers, krijg je hetzelfde rijtje en dezelfde cijfers aangeleverd. Dat is de theorie. De praktijk is echter anders. Ik noemde net de voorbeelden van Venlo en Horst aan de Maas en ik kreeg via Twitter al te horen dat ook Deurne eraan komt. Ik ben het er niet mee eens dat de Staatssecretaris zo snel aan de situatie in Venlo voorbijgaat. Er was daar al sprake van een verschrikkelijke situatie, omdat

twee overwegen aan elkaar gekoppeld zijn en er zich tussen de twee spoorwegen verkeer ophoudt. Als de spoorweg meer en langer dichtgaat, zal het verkeer dus minutenlang opgesloten zitten tussen twee spoorlijnen. Dat moeten we niet willen, alle cijfers ten spijt.

De **voorzitter**: Ik geef u veel ruimte, maar wilt u langzaamaan tot een vraag komen?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik voelde me inderdaad zo uitgelokt dat ik me even liet gaan. Naar ik heb begrepen, heeft de Staatssecretaris de situatie zelf bekeken. Ik denk dat de Staatssecretaris wel inziet dat die niet wenselijk is. Kan zij bekijken hoe we in Venlo, waarbij de regio al heeft toegezegd de helft van de kosten op zich te nemen, en in het verlengde daarvan Horst aan de Maas, zo spoedig mogelijk tot een oplossing kunnen komen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de aanvraag ontvangen. Ik ben in gesprek met partijen over de aanvraag. Ik heb de Kamer comfort willen bieden door te zeggen dat ik denk dat we eruit komen, maar uiteindelijk moet ik er met partijen zelf uitkomen. De regio's hebben het doen van de aanvragen met spoed opgepakt. Ik zal die urgentie meenemen. De aanvragen behoeven echter op een aantal punten nog aanscherping. In de aanvraag moet het proces explicieter gemaakt worden, zodat we kunnen komen tot een integrale probleemanalyse. Het gaat erom hoe effectief alle varianten zijn. Als we alle overwegen die ondertunneling nodig hebben, moeten financieren, kan ik nu al vertellen dat we dat met het beschikbare bedrag niet halen. De vraag is daarom welke oplossing het beste past bij de omstandigheden. We financieren 50% op basis van cofinanciering. Als we gezamenlijk de schouders onder dit proces zetten en voortvarend te werk gaan, ga ik ervan uit dat er eind 2015 duidelijkheid moet zijn over de wijze waarop de problemen bij Vierpaardjes en Horst aan de Maas worden opgepakt binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Ik beloof mijn persoonlijke inzet.

De heer **Van Helvert** (CDA): Afgelopen week ontving de provincie een brief van I en M, waaruit blijkt dat de LVO-aanvragen vooralsnog niet in behandeling worden genomen. Hoe verhoudt die brief zich tot wat de Staatssecretaris net zei? Ik waardeer de woorden van de Staatssecretaris overigens zeer, ook het feit dat ze zegt dat we eind 2015 bekijken hoe de overweg bij Vierpaardjes wordt opgepakt. Dat betekent in ieder geval dat het opgepakt wordt en dat vind ik heel prettig.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is maar hoe je het leest. Er is geschreven dat de aanvraag vooralsnog niet in behandeling werd genomen, omdat er aanvullende vragen zijn gesteld. Ik ben in gesprek met de regio, maar er moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Ik wil op geen enkele wijze precedenten scheppen, want als deze grote problemen zijn opgelost, komen er nieuwe grote problemen. We moeten het proces goed en zorgvuldig doorlopen, zodat het transparant is en duidelijk aan de voorwaarden wordt voldaan en dat ook anderen kunnen beoordelen dat het inderdaad nodig was om deze overwegen in de derde tranche mee te nemen. Ik zal ervoor zorgen dat de formulering van de brief in de toekomst iets anders wordt, zodat ik geen verdrietige regiobestuurders krijg, maar heel fanatieke regiobestuurders die het project gezamenlijk willen afronden.

De **voorzitter**: Volgens mij zijn die hier allemaal aanwezig.
De heer Van Helvert wilde nog een vraag stellen, maar de heer Bashir was eerst. Als ik de heer Van Helvert een tip mag geven: als hij de vraag overlaat aan de heer Bashir, kost het hem geen interruptie.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag over de budgetten van de lokale overheden. Wat vindt de Staatssecretaris een acceptabel bedrag dat de lokale overheden in hun budgetten moeten reserveren voor dit soort projecten? Ze hebben vaak niet om deze situatie gevraagd. De overheden vragen er niet om dat treinen vaker gaan rijden en spoorwegovergangen vaker dicht liggen, maar ze worden er wel mee geconfronteerd. Vervolgens wordt een flink bedrag aan de lokale overheden gevraagd om het probleem op te lossen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat vind ik een lastige inschatting. Hoe de budgetten verdeeld worden, zowel provinciaal als gemeentelijk, is een zaak van gemeenten en lagere overheden. Die moeten daar zelf naar kijken. Ik heb wel oog voor heel kleine gemeenten met een lastig probleem, maar dan moet heel goed objectiveerbaar zijn hoe de verhoudingen liggen. Ik ben niet op voorhand genegen om uitzonderingen te maken. Het gezegde is echter dat uitzonderingen de regel bevestigen. Er moeten dus heel heldere regels zijn, zodat ik de uitzondering goed kan benoemen. Ik ben niet wars van uitzonderingen, maar voordat een uitzondering aan de orde is, zijn we wel een eind op streek. In principe is het een zaak van de decentrale overheden om het spoor een goede plek in de ruimtelijke ordening te geven.

De heer **Bashir** (SP): Ik vat dit op als een halve toezegging. Als overheden aangeven dat dit een heel grote aanslag op hun budget is en ze de Staatssecretaris om hulp vragen, dan zal zij hun situatie serieus bekijken. Dan rest mij nog een vraag over de honderd onbewaakte overwegen, die op termijn aangepakt moeten worden, maar die dreigen te verdwijnen omdat dat de goedkoopste oplossing is. Dat gaat echter ten koste van het fiets- en wandelnet. Hebben we een budgetprobleem? Moeten we niet structureel extra geld vrijmaken om de overwegen aan te pakken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Voordat ik inga op de niet-actief beveiligde overwegen (nabo's), geef ik even aan dat ik binnenkort met de Kamer deel hoeveel middelen wij nog hebben om projecten binnen het Infrafonds te financieren. Er is eerder gevraagd of we de programma's nog in stand moeten houden, of er programma's opgeheven kunnen worden of dat er programma's zijn waarvan het budget kan worden verminderd, zodat we dat geld kunnen toevoegen aan de investeringsruimte. Ik ben nog bezig om daar besluiten over te nemen. De heer Bashir vraagt of we niet meer geld voor dit programma moeten uittrekken. De Kamer weet dat ik beperkte middelen heb. De herijking doe ik zo zuiver mogelijk. Daarbij bekijk ik ook wat er met de specifieke programma's wordt gedaan. Ik heb de Kamer al laten zien dat ik van het LVO-budget een klein deel reserveer voor niet-actief beveiligde overwegen, omdat ik dat het zuiverst vond. Ik vond het niet juist om daar op voorhand geld voor uit de investeringsruimte te halen. Ik hoor wat de heer Bashir zegt. Na de zomer gaan we in gesprek over de nog beschikbare middelen en waaraan die worden besteed. Ik kan niet verder gaan dan dit antwoord, omdat het meegaat in de verdere weging na de zomer.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering even voor een andere stoel voor de Staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik dank de Staatssecretaris voor haar toezegging dat ze in 2015 nog iets gaat zeggen over Vierpaardjes en Horst aan de Maas. Kan ze misschien nog een stap verder gaan? We hebben als overheid bepaald dat de Brabantroute de vervangende route wordt wanneer er geknutseld wordt aan de Betuweroute. We zijn zelf schuldig en

die cijfers zijn niet meegenomen. Daarnaast heeft de regio gezegd aan cofinanciering te doen. Hoeveel andere regio's vinden iets zo belangrijk dat ze zeggen 50% te betalen? Het is alsof de buurman tegen je zegt dat je oprit niet goed is en dat hij de helft betaalt. Dan zeg je toch ook geen nee. In hoeverre speelt dat mee? Is de Staatssecretaris gevoelig voor de urgentie die de regio voelt bij dit grote probleem?

Staatssecretaris **Mansveld**: Cofinanciering is gewoon onderdeel van het programma. Bij alle projecten die tot op heden zijn gehonoreerd, heb ik 50% betaald en hebben de provincie en de gemeenten de andere helft betaald. In die zin is het geen bijzonderheid, maar eerder een voorwaarde. De Brabantroute is een route die tijdelijk extra belast wordt. Het is niet structureel. Daarom heb ik gemeld dat ik bereid ben om te kijken naar de Brabantroute en het extra treinverkeer dat er langskomt vanwege de omlegging bij de Betuweroute. Dat ik bereid ben daarnaar te kijken, valt niet onder de criteria van het LVO. Ik zal die weging in dit geval meenemen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat valt binnen de criteria van het LVO. De Staatssecretaris zegt zojuist dat ze niet vies is van uitzonderingen, maar dan moet daar wel reden toe zijn. Ik denk dat dit een voorbeeld daarvan kan zijn. Natuurlijk betaalt elke regio mee via cofinanciering, terwijl het eigenlijk een rijkstaak betreft. Deze regio heeft het budget echter al klaarstaan. Het plan ligt al klaar. In 2009 zijn de opties onderzocht en alleen een tunnel is mogelijk. Dat hoeft niet opnieuw onderzocht te worden. Het geld en het plan staan gewoon klaar en het probleem is groot. Wat is er nog nodig voor de Staatssecretaris, die niet vies van uitzonderingen is, om in dit geval een uitzondering te maken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb net aangegeven aan welke twee punten nog voldaan moet worden. Als alles klopt wat de heer Bashir zegt, ga ik ervan uit dat ik er voor de kerst uit ben met de regio. Dat wil ik binnen het programma en met de regio doen. Ik wil zorgvuldig bekijken of een tunnel de enige oplossing is. Ik heb mijn maximale rek aangegeven. Ik ben bereid de effecten voor de Brabantroute daarin mee te wegen. Ik ben van die regio ook gewend dat men altijd duidelijk en helder spreekt over middelen. Ik loop het proces zorgvuldig af. Ik zeg de heer Bashir nogmaals toe dat ik specifiek kijk naar de Brabantroute. Ik blijf er echter ook bij dat de Brabantroute tijdelijk is. Dat ik bereid ben die tijdelijkheid mee te wegen, heb ik reeds toegezegd.
Ik had het met de heer Bashir over de niet-actief beveiligde overwegen. Er is sprake van een verhoogde ongevalkans, doordat de weggebruiker zelf moet beoordelen of hij veilig kan oversteken. Het is mijn ambitie om het aantal nabo's op het reizigersnet verder terug te brengen, rekening houdend met de financiële mogelijkheden van het Rijk en de belangen van anderen, zoals wandelaars, fietsers en ruiters. Ik sta een stapsgewijze aanpak voor. Soms wil de directe omgeving dat een overweg snel wordt dichtgelegd, maar zeggen de wandelaars, fietsers of ruiters dat ze dat niet willen. Er spelen verschillende belangen. Dat is ingewikkeld. Mensen willen het spoor oversteken, maar het is maar de vraag of dat veilig kan. In Winsum hebben twee dodelijke ongevallen plaatsgevonden op één overweg. Het is manoeuvreren tussen veel verschillende belangen. Ik kies een stapsgewijze aanpak, zodat we kunnen bekijken wat goed werkt en wat de vervolgstappen kunnen zijn, waarbij we de verschillende belangen wegen. Als ik dat niet goed doe, is er altijd iemand boos. Dat wil ik niet. Het gaat hier over veiligheid en daar zou niemand boos over moeten worden.
De aanpak van de nabo's bestaat uit twee actielijnen en voor de start daarvan heb ik 10 miljoen gereserveerd uit het LVO. De eerste actielijn betreft de integrale gebiedsgerichte benadering, waarbij we kijken naar

situaties met een hoog risicoprofiel waar lokale initiatieven al in een vergevorderd stadium zijn. Een voorbeeld daarvan is Winsum. De tweede actielijn betreft het stimuleren van de ontwikkeling van innovatieve en kosteneffectieve marktoplossingen voor beveiligings- en waarschuwingssystemen. Mevrouw De Boer suggereerde al de oplossing van een app. Waarom zou dat dan niet kunnen werken, als we alles op gps kunnen hebben? Dat soort zaken moet onderzocht worden. Nu we zo ver zijn met de techniek, ben ik ook benieuwd wat de mogelijkheden hiervoor zijn. Op het moment dat ik zeg dat een spoorwegovergang dichtgaat, heb ik heel boze wandelaars, fietsers en ruiters aan de lijn, maar mensen die geliefden verliezen, denken: dicht die hap.
Mevrouw De Boer vroeg of ik kon laten weten welke overwegen we voor het beschikbare budget niet kunnen aanpakken, maar die wel een aanpak verdienen. Dat is een ingewikkelde vraag, want ik moet nog veel van het budget uitgeven. Ik weet nog niet aan welke overwegen ik nog niet toe kom. Mocht op een gegeven moment het geld op zijn, terwijl er nog een hele lijst ligt, dan zullen we het daarover moeten hebben. De regio's kennende, weet de Kamer dat misschien nog wel eerder dan ik.
De heer Van Helvert vraagt of ik de aanbevelingen die de OVV aan ProRail, ILT en het Ministerie van I en M heeft uitgebracht naar aanleiding van de ontsporing in Hilversum, kan overnemen. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft geadviseerd om de veilige berijdbaarheid van het spoor voldoende gewicht te geven bij de afweging tegen andere belangen als capaciteit en punctualiteit. Daarnaast vraagt de OVV ook om de veilige berijdbaarheid en de afweging met andere belangen mee te nemen in de actualisatie van het spoorveiligheidsbeleid. Dat betreft de Derde Kadernota Railveiligheid. Ik ben blij met het advies van de OVV. Ik heb de Kamer al eerder aangegeven dat we straks ERTMS hebben liggen en dat het de vraag is of we meer treinen op het spoor kunnen laten rijden door korter volgen. We willen graag meer mensen vervoeren. Dat zal ook impact hebben op de veiligheid. Er is een spanningsveld tussen capaciteit en punctualiteit aan de ene kant en veiligheid aan de andere kant. We moeten die aspecten steeds opnieuw wegen op het moment dat we op ons al heel druk bereden spoornet nog meer treinen willen laten rijden. Het advies van de OVV bevestigt voor mij dat dat een spanningsveld blijft en dat we in de toekomst dat vraagstuk steeds vaker op tafel zullen krijgen. Het advies ondersteunt de wijze waarop ik verder wil gaan met de vraag hoe we die zaken tegen elkaar moeten afzetten. Uiteindelijk willen we maximale capaciteit, maximale punctualiteit en maximale veiligheid, maar alle drie 100% wordt ingewikkeld. Dat gesprek zal ik ook met de Kamer voeren.
Inmiddels hebben we een start gemaakt met de actualisatie van de Derde Kadernota Railveiligheid. Ik hoop dat ik de Kamer voor het einde van het jaar kan informeren over de resultaten van die evaluatie en dat ik kan laten zien op welke onderdelen bijstelling van het railveiligheidsbeleid wenselijk is. De aanbevelingen van de OVV betrek ik ook bij die actualisering in die zin dat het punt van de veilige berijdbaarheid van het spoor versus capaciteit en punctualiteit wordt meegenomen. Ik vind het heel belangrijk dat de spoorsector hierover spreekt, want er kunnen tegenstrijdige belangen optreden bij de afweging van die drie aspecten. Daarom moeten we steeds opnieuw een afweging maken, laten zien welke argumenten er spelen en onze keuze onderbouwen.
Het incident met de wissel bij Hilversum is het gevolg van een combinatie van factoren die te maken hebben met ontwerp, onderhoud en gebruik. Het onderhoud van de wissel heeft onder verschillende contractvormen plaatsgevonden, onder andere op basis van de conventionele contractvorm OPC (Output Proces Contract). ProRail heeft onderzoek gedaan naar de contractvorming en de tekortkomingen in het onderhoud, in het bijzonder kleinschalig onderhoud. Op basis hiervan zijn maatregelen genomen, zoals een actiever toezicht op overdracht tussen

aannemers en het stellen van eisen hieraan. Ook pakt men het verbeterprogramma PGO 3.0 (Prestatiegericht Onderhoud) op. De aanbevelingen van de OVV hebben vooral betrekking op de organisatie en processen van informatie-uitwisseling over de staat van het onderhoud. Over de opvolging van de aanbeveling word ik geïnformeerd en ik informeer de Kamer over de wijze waarop daarmee omgegaan wordt en hoe een en ander geborgd wordt.
De heer Bashir en mevrouw De Boer vroegen naar veiligheid en prestatiegericht onderhoud. Ik zie in het verbetertraject PGO 3.0 een combinatie van strikt en flexibel. Strikt in de zin van de wijze waarop de veilige berijdbaarheid van het spoor wordt geborgd door het hanteren van eenduidige veiligheidsnormen voor veiligheidskritische onderdelen van het spoorsysteem. Flexibel in de wijze waarop ruimte wordt gegeven aan de expertise en innovatiekracht van de aannemers om tot betere prestaties te komen. Dat alles heeft als doel te komen tot een veilig spoor met minder verstoringen en een hogere beschikbaarheid. Ik wil de vinger aan de pols kunnen houden bij de verdere uitrol van de PGO-contracten. Daarom heb ik in de nieuwe beheerconcessie het verbeterprogramma PGO opgenomen. Ik vind dat belangrijk. ProRail is bezig uitvoering te geven aan die verbeteringen. ProRail heeft een programma opgesteld waarbij men in overleg met de aannemers aan eenduidige afkeurnormen voor de infrastructuur werkt. ProRail wil die afkeurnormen op korte termijn in de contracten met de afnemers verwerken. De ILT ziet hierop toe en rapporteert over het functioneren van deze afkeurnormen. De rapportage stuur ik voor het herfstreces met mijn beleidsreactie naar de Kamer.
Mevrouw De Boer vraagt wanneer wij de resultaten kunnen verwachten. De ILT heeft een audit uitgevoerd naar aanleiding van de verbetermaatregelen die ProRail gaat invoeren in de PGO-contracten. De ILT brengt hierover een tussenrapportage uit. Ik verwacht die ook in het najaar, zodat ik ze in één keer kan aanbieden.
Mevrouw De Boer vroeg ook naar de spoordatabase. ProRail heeft verschillende databases. Eén database is gericht op de configuratie: wat is het, wat kan het en waar ligt het. Er is een database die gericht is op de conditiedata: prestatieonderhoud en conditie. Onderdeel van die database is de staat van de infrastructuur inclusief een koppeling met die afkeurnormen. ProRail specificeert voor 21 systemen de exact vereiste informatie. Dat doet men samen met de aannemers en naar verwachting is men hiermee volgend jaar klaar. ProRail ontwikkelt daarnaast een geavanceerd ICT-systeem om gegevens met aannemers uit te wisselen. Het prototype daarvan is volgend jaar gereed.
Mevrouw De Boer refereerde al aan wat ze gezegd heeft over de concessieperiode: hoe zie je of het spoor er veilig bij ligt en wat is eigenlijk veilig? Dat is best ingewikkeld, want het spoor is een technisch systeem. Je moet normen hebben. Zo moet je op het goede moment vervangen om te zorgen dat er geen ongevallen gebeuren of slijtage optreedt. Het is geen eenvoudig antwoord dat ik aan mevrouw De Boer geef. Er moet een zodanig systeem ingericht worden dat duidelijk is wat de minimumnorm is, wanneer het veilig is en wanneer je onder of boven die normen zit. Daar zijn we mee bezig. De ILT heeft een nulmeting gedaan van de staat van het onderhoud, de normen en de afkeuringsnormen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is belangrijk. Binnen de PGO-contracten moet die database er ook komen. Er zijn bepaalde afkeuringsnormen, maar zover moeten we het niet laten komen. Zijn er ook attentiewaarden op basis waarvan je gewaarschuwd wordt, zodat je weet dat je uit moet kijken en dat het tijd is voor vervanging? De Minister spreekt over volgend jaar. Dat vind ik wel erg ruim. Dit jaar lukt misschien niet meer, maar kunnen we die database, de PGO-contracten, de afkeuringsnormen en attentiewaarden misschien begin volgend jaar krijgen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoor nu dat de Kamer die stukken voor het herfstreces krijgt. Wat ik volgend jaar pas heb, is het ICT-systeem om de gegevens uit te wisselen met de aannemers. De database is er, maar we moeten nog een systeem ontwikkelen waardoor beter onderling informatie uitgewisseld wordt tussen aannemers en ProRail. Dat moet optimaal verlopen. De informatie moet niet één kant, maar twee kanten op uitgewisseld worden. En ik kan de heer Bashir blij maken met de opmerking dat het belangrijk is dat ProRail in charge is wat betreft het onderhoud.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De staat van veiligheid zien we waarschijnlijk terug in de attentiewaarden en afkeuringsnormen, die geven de minimaal aanvaardbare vorm van veiligheid aan. Wanneer kunnen we die tegemoet zien? Wanneer zijn die verwerkt in de lopende en nieuwe PGO-contracten? Wanneer hebben we dat op orde?

De **voorzitter**: Dat was ook al uw vraag in uw eerste termijn

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet het allemaal heel precies zeggen, want ik weet dat mevrouw De Boer voor de brievenbus ligt om te kijken wanneer die informatie binnenkomt. ProRail heeft een verbeterplan opgesteld dat de ILT heeft getoetst. De ILT volgt en monitort de voortgang en de uitvoering van dat verbeterplan. Ik verwacht de eerste voortgangsrapportage binnen enkele weken. De nieuwe set veiligheidswaarden van de infrastructuur is hier nadrukkelijk onderdeel van. Ik informeer de Kamer over de tussenrapportage en mijn kwalificatie daarvan. We zitten nu vlak voor het zomerreces en voor we het weten is het de eerste week van september. Het wordt ergens in september.

De **voorzitter**: Dat noemen wij in de Kamer eufemistisch «voor de kerst» en die komt vroeg dit jaar. Ik hoorde het wel, maar ik permitteerde me een klein grapje. Waren dit al uw antwoorden in de eerste termijn?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, want de heer Van Helvert vroeg naar de verantwoordelijkheid van de ILT in dezen. Ik durf die vraag niet te missen.

De **voorzitter**: Er moet een beetje tempo gemaakt worden. Kunt u misschien afronden, want dan kunnen we naar de tweede termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb nog vier antwoorden.
Wat is de verantwoordelijkheid van de ILT? In november hebben we daarover gesproken toen we het hadden over Borne. De heer Van Helvert refereerde daar al aan. Ik heb toen aangegeven dat de ILT de toets der kritiek moet kunnen doorstaan. Dat moet een organisatie altijd kunnen. Dat gebeurt. Dat moet gewoon kunnen. In 2013 is een uitgebreide audit gedaan door adviesbureau Horvat & Partners naar het functioneren van de ILT. Er zijn checks-and-balances in het systeem opgenomen. De ILT houdt preventief toezicht door middel van vergunningverlening voor bedrijven en voertuigen en houdt actief toezicht op het handhaven van wet- en regelgeving. Het toezicht van de ILT bestrijkt daarmee het volledige spoorsysteem, zowel bedrijven als materieel en infrastructuur. Het spoorsysteem is in die zin relatief veilig. De ILT is snel ter plaatse bij een incident en doet ook zelf onderzoek. In het geval van Hilversum hebben ProRail, de ILT en de Onderzoeksraad Voor Veiligheid onderzoek gedaan. De conclusies van de drie onderzoeken sluiten naadloos bij elkaar aan. Dat is de brede rol van de ILT.

De **voorzitter**: U bent helaas door uw interrupties heen, mijnheer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA): U zei eerder dat er sprake was van uitlokking, dus ik dacht dat ik nog een interruptie had.

De **voorzitter**: U bent een boef. Vooruit, ik sta een korte, feitelijke vraag toe.

De heer **Van Helvert** (CDA): In een recent openbaar interview, zei iemand van de ILT dat als de handtekening van de ILT ergens onder staat, dat niet garandeert dat het veilig is. Ik snap dat we niet vooruit kunnen lopen op de uitkomsten van dat interview, maar deelt de Staatssecretaris die mening? Zo ja, welke gevolgen heeft dat voor de rol van de ILT in dit soort processen?

De **voorzitter**: Dit is een onderwerp waar we lang over kunnen uitweiden. Ik stel voor dat we geen vervolgvragen stellen, maar dit onderwerp in tweede termijn verder oppakken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoop dat de heer Van Helvert nog een ander interview gezien heeft dat wellicht in datzelfde proces is gedaan. De betreffende persoon heeft daar toen antwoord op gegeven. Mijn antwoord is even cryptisch als de vraag van de heer Van Helvert. We moeten de rapportage afwachten.
De heer Bashir vraagt naar de stand van zaken met ORBIT. De NS heeft besloten om ORBIT te implementeren. Na de geluiden die ik daarover heb gehoord, ga ik ervan uit dat in september het contract met de leverancier wordt ondertekend. De NS is inmiddels gestart met het informeren van de machinisten hierover. De machinisten kijken uit naar de implementatie van ORBIT. De NS heeft mij geïnformeerd dat naar verwachting binnen anderhalf jaar, uiterlijk eind 2016, het gehele materieelpark is uitgerust met ORBIT.
De heer Bashir vraagt terecht naar de andere vervoerders. Vooralsnog is het alleen de NS, maar DB Schenker is geïnteresseerd en is ook betrokken. Het is voor reizigerstreinen gemakkelijker dan voor goederentreinen. De heer Bashir stelde een terechte vraag. Ik zal dit onderwerp dan ook onder de aandacht brengen van andere vervoerders. Uiteindelijk hebben we met de STS-passages – het onterecht passeren van een stop tonend sein door een trein – dit jaar een enorme stap gemaakt maar hiervoor geldt hetzelfde als voor ongevallen: elke STS-passage is er één te veel.

De heer **Bashir** (SP): Bij de STS-passages zie ik iets opvallends, namelijk een verschil tussen de prestaties van de NS en andere vervoerders. De NS valt daarbij in positieve zin op. Je kunt dat doortrekken naar andere zaken. De NS doet investeringen in ORBIT en de NS heeft terugkeerdagen voor machinisten, die verplicht in een simulator handelingen moeten verrichten. Dat gebeurt bij andere vervoerders niet. Hoe kan dit? Waarom is er zo'n groot verschil tussen de NS en andere vervoerders? Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat ook andere vervoerders voorop gaan lopen met betrekking tot veiligheid?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb op dit moment geen onderbouwde verklaring voor het verschil. Ik vind het wel belangrijk. Als er een verschil zichtbaar is, moet de oorzaak duidelijk zijn. De reiziger maakt het waarschijnlijk niet uit bij welke vervoerder hij instapt. Die wil gewoon een veilige treinreis en verwacht dat men zich maximaal inspant om STS-passages te voorkomen. Ik zeg de Kamer daarom toe dat ik niet alleen dit onderwerp onder de aandacht van de concessieverleners, de provincies, breng, maar dat ik de rapportage en de vragen van de heer Bashir ook rechtstreeks onder de aandacht van de andere vervoerders breng. Het lijkt mij verstandig dat vervoerders van elkaar leren, dat ze kijken wie er positief opvalt en daarover met elkaar in gesprek gaan.

Uiteindelijk heeft niet iedere vervoerder exact hetzelfde belang. Ik stuur de vraag van de heer Bashir met de rapportages richting provincies en vervoerders. Ik laat dit onderwerp tevens agenderen in het Directeuren Overleg Spoor Veiligheid.
De heer Bashir vraagt naar het voorstel van de TU Delft met betrekking tot een knipperend rood sein. Dat zal ik nog beoordelen. Ik kom daar uiterlijk voor het kerstreces bij de Kamer op terug.

De **voorzitter**: Ik hanteer in de tweede termijn een spreektijd van twee minuten. Ik stel voor dat we elkaar niet interrumperen, maar de vragen bewaren voor de Staatssecretaris.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat er zicht op is wanneer we meer duidelijkheid krijgen over de veiligheid van het spoor. Die toezegging komt nog voort uit het rapport van de commissie-Kuiken, die al daarover rapporteerde. Ik ben blij dat dit op de rails staat.
Ten aanzien van ERTMS zit ik over één ding te dubben. Ik vind het lastig dat de aanbestedingstrategie vertrouwelijk is. Kunnen we een aantal dingen verwerken in de aanbestedingstrategie? Ik kondig een VAO aan, want ik wil een motie indienen om duidelijk te krijgen wat de Kamer wil terugzien in de aanbestedingstrategie, zodat er een klein beetje openheid is. Misschien kunnen we vervolgens een beoordeling maken van de aanbestedingstrategie, misschien een externe beoordeling die we wel in de openbaarheid kunnen bespreken. Ik geef dat ter overweging mee. Ik verwacht niet meteen een antwoord. Ik zoek echter naar een manier waarop we ons een beetje aan die vertrouwelijkheid kunnen onttrekken, zodat we een aantal zaken kunnen afspreken. Ik heb al een heel rijtje genoemd.
Op het verantwoordelijkheidsvraagstuk wordt teruggekomen, ook in de samenwerkingsovereenkomst tussen ProRail en de NS. Hoe gaan we faseren in de tijd?
Ik wil nog één ding helder hebben. Dat is blijven liggen in de eerste termijn van de Staatssecretaris. Hoe sluiten we, ook in de tijd, aan op de aanleg van ERTMS in het buitenland? We hebben de Betuweroute aangelegd en pas tien jaar later zorgt Duitsland voor het ontbrekende deel. Europa heeft bepaald dat de internationale corridors voorrang moeten krijgen. Hoe zorgen we voor aansluiting op België en Duitsland? Leggen we ERTMS tegelijkertijd met het buitenland aan? Dat is een lastige exercitie, maar ik denk wel dat we ernaar moeten streven om ERTMS in één keer aan te leggen.
Hoe verzekeren we het contact tussen baan en trein, de samenhang tussen materieel en ombouw en verschillende systemen en verschillende levels? Die ontwikkelen zich immers ook in de tijd. We hebben nu level 2, maar is er in de toekomst ook level 3? Sluit dat aan op level 2?

De **voorzitter**: Dit zijn twee minuten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Waren dat al twee minuten?

De **voorzitter**: Ja, maar ik ben soepel vandaag. Rondt u maar af.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kondig een VAO aan. Het is goed dat de Kamer een uitspraak doet over de vraag welke informatie zeker beschikbaar moet zijn.
We hebben genoeg gewisseld over het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Het is goed dat er 10 miljoen is vrijgemaakt voor de aanpak van onbewaakte overwegen. Het is ook goed dat we kijken naar innovatieve oplossingen daarvoor. Die oplossingen hoeven echter niet eens zo innovatief te zijn. Met een paar hekjes ben je er soms ook al, want dan is er ook al sprake van een hogere attentiewaarde.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja, ik kan geen punt zetten.

De **voorzitter**: Ik merk het.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor haar uitgebreide beantwoording. De Staatssecretaris is ingegaan op ERTMS en mijn vraag over de wijze waarop ze ervoor zorgt dat we straks niet met Windows 95 zitten opgescheept. Ik ben nog niet gerustgesteld. De Staatssecretaris zegt dat zij kiest voor bewezen technologieën, maar als je daarvoor kiest, kun je ook voor de fiets kiezen. De fiets heeft zich bewezen en als je goed voorover buigt, heb je met weinig tegenwind te maken en kun je ook nog snel fietsen. We willen een ERTMS waarbij treinen dichter op elkaar kunnen rijden en waarbij we met de beste en nieuwste veiligheidstechnologie te maken hebben. Ik verzoek de rapporteur om hier in het vervolg meer aandacht aan te geven, zodat we er bovenop zitten en straks geen verkeerde keuze maken. Ik moet toegeven dat ik het heel moeilijk vind om dit proces te beoordelen. Ik ben een leek op dit gebied, maar dat geldt voor meer Kamerleden. We hebben met heel ingewikkelde materie te maken, met verschillende versies en verschillende systemen. We willen daar toch wat beter over geïnformeerd worden, net als over de omgevingsfactoren. Als er nieuwe technologische ontwikkelingen zijn, worden we daar graag van op de hoogte gesteld.
Wij blijven met de Staatssecretaris van mening verschillen over het aanbesteden van onderhoudscontracten. Daar komen we niet uit.
Ik kom op de overwegen. De wethouder van Deurne zit nog steeds naar de Staatssecretaris te kijken. Hij vraagt zich vast af wanneer die handtekening komt. Dat geldt ook voor andere gemeenten zoals Venlo en Horst aan de Maas. Kan de Staatssecretaris wat concreter worden? Ik weet dat ze zich aan de regels, wetten en afspraken houdt, maar misschien kan ze een paar uur overwerken om die handtekening voor elkaar te krijgen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. De Staatssecretaris heeft kort gesproken over de samenwerking tussen de NS en ProRail en andere vervoerders op het terrein van veiligheid op het spoor. Het is lastig, maar die samenwerking moet goed in de gaten gehouden worden. Hoe ziet de Staatssecretaris haar eigen verantwoordelijkheid daarin? Zij regisseert, betaalt en doet een aantal zaken en een aantal directeuren van I en M zijn voorzitter van teams die daarover gaan.
Ik kom op de Brabantroute. Ik ben blij dat de Staatssecretaris toezegt dat ze eind 2015 met iets komt. Extra treinen wil ik meewegen, maar ik zet vraagtekens bij de tijdelijkheid. De extra belasting duurt namelijk minimaal acht jaar. Dergelijke projecten zijn zelden tot nooit afgerond binnen de planning. De kans dat het tien of twaalf jaar wordt, is natuurlijk heel erg groot. Wat is dan tijdelijk? De autonome groei van het aantal treinen dat daar langskomt, waar we zelf voor kiezen, moet ook meegenomen worden.
De Staatssecretaris kan nog van alles onderzoeken over Venlo, maar veel is al onderzocht. Waar krijg je voor 22 miljoen een tunnel onder zo veel spoorbanen? Dat is echt een koopje.
Ik kom op de ILT, zonder cryptisch te zijn. Ik heb tijdens het overleg over Borne al gezegd dat we een onafhankelijk onderzoek moeten laten doen naar de rol van de ILT voordat iets misgaat. De zaken die ik gehoord heb, geven mij niet de indruk dat ik daar gerust op kan zijn. De motie die ik destijds hierover indiende, heeft de Staatssecretaris ontraden. Hoe ziet zij die motie nu?

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Omwille van de tijd geef ik mijn twee minuten aan mevrouw De Boer. Dan hebben we de tijd die zij te veel heeft gesproken weer ingehaald.

De **voorzitter**: Ik zie hier een liberaal verbond ontstaan.

Voorzitter: De Boer

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Over ERTMS heb ik al veel gezegd. Ik ga het niet herhalen. De Staatssecretaris vroeg: wie is er verantwoordelijk voor wat? Ik hoop nog steeds dat er antwoord komt op die vraag. Dat antwoord komt er wel, maar het had er al moeten zijn. Die vraag moet nu beantwoord worden, want anders kan dit in een later stadium van het project tot problemen leiden.
Ik kom op het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Ik doe dit een beetje om de collega's te pesten. Bussum staat zes keer op de lijst met overwegen met problemen, zes overgangen scoren hoog. Groningen staat er een aantal keren op. Ik weet dat een aantal mensen hier in de zaal daar ook vandaan komen. Helmond staat er vier keer op. We zijn allemaal weleens in Rheden in het oosten van Nederland geweest. Daar rijden veel goederentreinen doorheen. Zoetermeer staat erop. Een van de leden komt daarvandaan. Het is altijd lastig en enigszins arbitrair om een onderdeel uit de lijst te lichten en daarvan te zeggen: dat moeten we doen. Het is goed dat er welwillend gekeken wordt naar de voorstellen van Venlo, Deurne en andere plekken, maar de lijst is lang. Ik heb deze lijst net geprint en heel Nederland lijkt erop te staan. We moeten ervoor waken om er eentje uit te pikken en te zeggen dat die belangrijker is dan de andere. Daarmee zou je een precedent kunnen scheppen.

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken dat we geen interrupties zouden doen.

De heer **Bashir** (SP): Maar dit is uitlokking. Je zou met dit lijstje in je achterhoofd ook kunnen concluderen ...

De **voorzitter**: Ik wil de orde bewaken. We hebben afgesproken dat de leden elkaar niet interrumperen. Het is een beetje uitlokking door de heer Hoogland, dus ik kan één korte interruptie toestaan, maar dan is het bij de Staatssecretaris bekeken, want we moeten op tijd afronden.

De heer **Bashir** (SP): Met dit lijstje in je achterhoofd kun je ook concluderen dat er waarschijnlijk te weinig geld is om dit probleem aan te pakken. Is de PvdA bereid om daar de benodigde extra middelen voor vrij te maken?

De heer **Hoogland** (PvdA): Die interruptie gaat niet in op mijn uitlokking, maar het is een terechte vraag. Er staan 140 overgangen op de lijst. Dat is nogal wat. Die krijg je inderdaad nooit allemaal betaald van die 200 miljoen euro. De ene regio meldt zich sneller dan de andere. Het is goed dat een aantal gemeenten zich nu meldt, omdat de problemen als heel urgent worden beleefd. Niets dan lof daarvoor. Ik denk dat dat ook heel terecht is. Op het moment dat het geld op is, moeten we bekijken wat er nog nodig is. De eerste aanvragen zijn echter nog niet eens afgerond. We zouden dus een beetje op de zaken vooruitlopen als we nu extra geld vrijmaken, terwijl het potje nog niet eens op is. Als er een knelpunt ontstaat, moeten we daarnaar kijken, want de problemen zijn reëel.
Het zou goed zijn als er voor het aspergediner in Limburg volgend jaar een oplossing is voor de Vierpaardjes.

Voorzitter: Hoogland

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw De Boer vroeg naar de openbaarheid. Ik heb net al gezegd dat ik het maximale aan openbaarheid wil hebben. Bedrijfsvertrouwelijke informatie kan echter niet openbaar. Daar ontkom je niet aan bij aanbestedingen. Ik vind echter dat het maximaal openbaar moet zijn. Mensen moeten kunnen meekijken. Het gaat om heel veel geld. Er is nu 2,6 miljard beschikbaar. Verantwoordelijkheden, marktinformatie en bedrijfsinformatie zijn wat ingewikkeld, maar de rest moet openbaar worden. Ik zal er alles aan doen om dat ook zo te organiseren.
België en Denemarken zijn verder met ERTMS dan Nederland. Het is belangrijk dat we praten met de ons omringende landen. De internationale goederencorridors lopen nu door. Nederland heeft z'n best gedaan om de lange corridors tot stand te laten komen. Wij spreken uitgebreid met andere landen, maar de introductie hangt niet af van andere landen. Iedereen moet ERMTS implementeren, want het is een Europese vraag. Denemarken en België zijn verder dan wij en we praten ook met Duitsland en Zwitserland. Dat is belangrijk, want ERTMS kan niet tot aan de grens liggen. Iedereen is zich bewust van de relevantie. In die zin hoeft mevrouw De Boer zich geen zorgen te maken, want ERTMS wordt gewoon grensoverschrijdend.
De zorg van de heer Bashir begrijp ik. Ik begrijp dat hij meer comfort wil. Hij vroeg of proven technology de fiets is. Ik heb deze discussie over ERTMS al eerder met hem gevoerd. Het betreft nu ERTMS level 2. Ik vind het belangrijk dat steeds naar de stand van de techniek gekeken wordt. De heer Bashir vroeg aan de rapporteur hoe het precies zit met nieuwe technologieën, want hij wil wel de nieuwste proven technology. Het gaat mij erom dat het bewezen technologie is en dat er straks geen treinen stilstaan omdat we bezig zijn met een experiment met nieuwe technologie. In een eerder debat heeft D66 daar een heel punt van gemaakt. Ik vind het heel belangrijk dat de heer Bashir daar comfort bij krijgt. Ik zal ervoor zorgen dat er aandacht aan besteed wordt. Eerder heb ik, net als de Kamer, de directeur ERTMS Europa gesproken. Het is belangrijk dat we steeds opnieuw toetsen. Je moet niet op de fiets gaan, maar het moet later ook niet blijken dat we de testcase van nieuwe technologie zijn. Dat sta ik niet voor. In die zin bedoel ik «proven technology». Ik zal ervoor zorgen dat dat element steeds in de rapportages wordt meegenomen.
Overwerken? Ik denk dat de heer Bashir mijn partner net heel ongelukkig heeft gemaakt, want die vindt dat ik al te veel overwerk.
Wanneer worden we concreter over de net genoemde overgangen? De regio waarvan de twee voorstellen binnen zijn en een onderweg is, Deurne, heeft zeer bevlogen, enthousiaste bestuurders die heel graag heel snel gaan. Dit proces moet echter zorgvuldig en uitlegbaar verlopen, want de lijst met overgangen is lang. Ik ga ervan uit dat ik er uiterlijk voor het kerstreces uit ben met de regio.

De heer **Van Helvert** (CDA): De lijst is lang, maar onze taak als volksvertegenwoordiger is meer dan het afvinken van lijstjes. Dit zeg ik niet alleen tegen de Staatssecretaris, maar ook tegen de heer Hoogland. De heer Hoogland zei net dat hij hoopt dat de problemen voor het aspergediner aangepakt zijn. We hebben met elkaar besloten dat er aan de Betuwelijn geknutseld wordt en dat de treinen dan over de Brabantroute rijden. We rijden dus langs Dordrecht, Venlo, Breda, Horst, Deurne en Eindhoven. We hebben daar zelf voor gekozen. We hebben zelf gekozen voor de autonome groei. De overheid heeft er zelf voor gekozen dat er jarenlang niets aan gedaan is. Mag een gemeente of regio die daar zelf geld in wil steken, ook bij de overheid aankloppen om er iets aan te doen? Natuurlijk maken we dan keuzes. Dat is politiek. Dat zeg ik ook tegen de heer Hoogland. We moeten keuzes durven maken en niet alleen lijstjes

afvinken. Iedere regio mag bij het CDA aankloppen om problemen onder de aandacht te brengen. Dat doe ik ook voor Overijssel, Friesland, Groningen, Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland, Drenthe, Flevoland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant. Op dit moment hebben we een groot probleem in Venlo. De situatie daar is levensgevaarlijk door het vervoer van veel giftige stoffen en veel verkeer. Daarom blijf ik hier een punt van maken. Gisteren, vandaag en morgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Vijf dingen. Eén: meebetalen is niet exclusief voor de regio waarover we het nu hebben. Dat doen alle regio's. Twee: ik heb de heer Van Helvert toegezegd dat ik de Brabantroute in consideratie zal nemen. Drie: er is nog 140 miljoen beschikbaar. Er moet eerst een aanvraag komen. De aanvraag voor Vierpaardjes heb ik echt nog geen maanden binnen. Laten we geen verkeerde voorstelling van zaken geven. Dat is niet chique; niet van de heer Van Helvert en niet van de regio. Als de overgang onder de regeling valt, zal ik daar objectief naar kijken. Daarvoor gebruik ik de criteria die ik voor al die overgangen gebruik, want ook andere regio's kunnen aanvragen indienen voor overgangen. Het is aan de regio om een voorstel in te dienen. Er is nog 140 miljoen beschikbaar, dus laten we niet net doen alsof we aan het laatste restje geld toe zijn. Nee, ik wil er objectief naar kijken en die toezegging heb ik gedaan. Het voorstel is nog niet zolang geleden ingediend. Vier: de suggestie dat vervoer van gevaarlijke stoffen primair via Venlo loopt, klopt niet. Gevaarlijke stoffen gaan primair via de Betuweroute, ook in periodes waarin de Betuweroute slechts gedeeltelijk beschikbaar is. Alleen als de Betuweroute gesloten is vanwege volledige buitengebruikstelling van het traject tussen Zevenaar en Oberhausen, kunnen treinen met gevaarlijke stoffen omgeleid worden. Vijf: wat de autonome groei betreft, is er vooralsnog voldoende ruimte in de beschikbare capaciteit, ook als er sprake is van gedeeltelijke buitengebruikstelling. Als wij het debat voeren over één overgang en er op deze manier over praten, doen we een aantal andere overgangen echt tekort. De heer Van Helvert suggereert dat hier sprake is van een zeer uitzonderlijke situatie. Nee, hier is sprake van een situatie die binnen het programma valt. Ik heb toegezegd dat ik de Brabantroute in consideratie zal nemen. Ik werk echter binnen het kader van het LVO.

De heer **Houwers** (Houwers): Veiligheid, spoorwegen en overgangen geven emotie, dat merk je ook in deze discussie. De Staatssecretaris geeft aan dat er voor de verbeteringen in totaliteit nog 140 miljoen beschikbaar is. Dat is veel te weinig om de gehele lijst af te werken. Wanneer is duidelijk hoeveel benodigd is? De heer Hoogland zei net dat als het geld op is en er meer nodig is, de PvdA wellicht bereid is om er extra geld bij te geven. Wanneer hebben we daar zicht op?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is geen enkel probleem om mijn hele woordvoering uit de eerste termijn op dit punt te herhalen. De bodem is nog helemaal niet in zicht. Er is nog 140 miljoen beschikbaar voor cofinanciering. Er liggen twee aanvragen en één aanvraag is blijkbaar onderweg. Er is nog geen zicht op op welke termijn er een probleem ontstaat. In antwoord op mevrouw De Boer zei ik dat ik het meld als er een probleem ontstaat. Ik geef dan ook aan waar problemen ontstaan. Vooralsnog weet ik dat niet, want het probleem is nog niet in zicht. Financiering van overwegen hoort bij één programma, maar er zijn meerdere programma's, bijvoorbeeld fietsparkeren. Bovendien zijn we bezig met een grote herijking, die langzaam maar zeker aan het einde begint te komen. We bekijken wat er nog aan investeringsruimte is in het Infrafonds voor het spoor tot 2028. In het verleden hebben fracties gevraagd wat de herijking betekent voor de programma's. Handhaven we die programma's en halen we het geld dat daarvoor beschikbaar is, eruit

en zetten we dat in de investeringsruimte? Daarover heb ik nog geen besluit genomen. Wat de overwegen betreft, zal ik een deel van het budget, 10 miljoen, toekennen aan de nabo's om overwegen in ieder geval bij elkaar te houden in een programma. Daar kijken we evenwel nog naar. We moeten ook bekijken wat er nog mogelijk is aan investeringen. Als ik de lijst met projecten zie, verwacht ik meer teleurstellingen dan projecten die we kunnen honoreren. Die informatie wil ik de Kamer zo transparant mogelijk leveren.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik denk dat het antwoord helder is; het is een beetje vergelijkbaar met wat in eerste termijn gewisseld is. Ik wil dan ook voorstellen dat u doorgaat met uw beantwoording.

Staatssecretaris **Mansveld**:
De heer Van Helvert refereerde nog een keer aan de ILT. Ik denk dat we het erover eens zijn dat het beter is als we de uitkomsten van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra afwachten, maar ik kan niet voor de Kamer spreken. Ik wil niet indirect refereren aan dingen die we in openbare verhoren hebben gehoord. Dat vind ik niet chique gezien de stappen die nog komen.
De heer Hoogland vroeg naar de verantwoordelijkheden. Op dit punt wil hij te snel gaan. We moeten goed kijken naar het materieel en de rails en hoe we daarmee omgaan. We moeten bekijken hoe we de verantwoordelijkheden zo beleggen dat die transparant zijn en houdbaar voor het gehele traject. Dat moet duidelijk zijn voordat we aanbesteden. De governance wordt ook duidelijk met de aanbestedingstrategie. We hebben al over verschillende verantwoordelijkheden gesproken, maar de verantwoordelijkheden die ik zorgvuldig en transparant belegd wil hebben met grote partijen zoals de NS en ProRail, breng ik ook in verband met de aanbestedingstrategie. Ik waardeer mensen die tempo willen maken, maar ik wil hierin ook zorgvuldig handelen.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd.
- In de derde voortgangsrapportage ERTMS informeert de Staatssecretaris de Kamer onder meer over de maatregelen naar aanleiding van het rapport van de Auditdienst en het monitoringskader voor ERTMS en daarmee samenhangende projecten.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer in september over de eerste tussenrapportage van de ILT over het verbeterprogramma PGO voor ProRail.

Er wordt een VAO aangevraagd met als eerste spreker mevrouw De Boer.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb nog een toezegging gehoord. De Staatssecretaris laat voor eind 2015 aan de Kamer weten hoe het probleem bij Vierpaardjes wordt aangepakt.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de Staatssecretaris, want ik heb gehoord dat er een besluit komt. Ze heeft niet gezegd dat ze dat aan de Kamer laat weten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga ervan uit dat ik er voor het kerstreces uit ben met de aanvragen die er nu liggen en wellicht ook met de aanvraag van Deurne die nu onderweg is. Ik ben best bereid om de Kamer in een briefje te melden wat de uitkomsten daarvan zijn. Ik krijg evenwel de indruk dat de Kamer dan waarschijnlijk veel sneller geïnformeerd is dan ik dat kan doen. Ik probeer altijd heel snel te zijn met een brief, maar misschien heeft er dan al iemand gebeld.

De **voorzitter**:
- De Staatssecretaris zegt een korte brief toe met daarin de uitkomsten van de derde tranche LVO met daarbij ook de toezegging dat de Kamer dan reeds geïnformeerd is door de regio.

Sluiting 16.48 uur.